

2011 - 2016

PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL
DU LUNDI 29 AVRIL 2013 A 19:30 HEURES
A LA GRANDE SALLE DE LA MAISON DE JUSTICE

(18)

<u>Présidence</u>	:	M.	Jean-Pierre Wolhauser
<u>Présents</u>	:	71	Conseillers généraux sur un effectif provisoire de 78
		5	Conseillers communaux
<u>Excusés</u>	:	M.	Louis Both
		Mme	Céline Girard
		Mme	Anne-Sophie Guillaume
		Mme	Eva Heimgärtner
		Mme	Adeline Jungo
		M.	Alexandre Sacerdoti
		Mme	Catherine Agustoni, Secrétaire de Ville
<u>Démissionnaires</u>	:	Mme	Martine Morard
		Mme	Karine Siegwart
<u>Absent</u>	:	M.	Suleyman Sinaci
<u>Scrutateurs</u>	:	M.	René Marty
		M.	François Miche
		Mme	Marie-Gertrude Morel-Neuhaus
		Mme	Elena Strozzi
		Mme	Isabelle Teufel
		M.	Richard Wolf
<u>Assiste à la séance</u>	:	Mme	Nathalie Defferrard Crausaz, future secrétaire du Conseil général
<u>Secrétariat</u>	:	Mme	Anne Banateanu
		M.	André Pillonel

000

Séance du 29 avril 2013

Ordre du jour

Le Président a le plaisir d'ouvrir cette séance. Il salue les membres du Conseil communal, ses collègues du Conseil général, les membres de l'Administration communale, les représentants de la presse, ainsi que les visiteuses et visiteurs présents sur la tribune, dont Mme N. Defferard Crausaz, nouvelle secrétaire du Conseil général dès le 1^{er} mai 2013.

"Je constate que la convocation du 28 mars 2013 contenant l'ordre du jour, a été envoyé dans les délais légal et réglementaire. Y a-t-il des remarques formelles quant à cet ordre du jour ?"

Tel n'est pas le cas.

L'ordre des débats sera dès lors le suivant :

1. Communications du Président;
A : Communications proprement dites du Président
B : Communication du Conseil communal au sujet de la résolution pour la reconnaissance et la mise en valeur du bilinguisme de la Ville de Fribourg
Cette communication fera également office de réponse à la question n° 103 de M. Bernhard Altermatt (DC/VL) relative au nouveau logo uniquement en français de la Ville de Fribourg
2. Approbation du procès-verbal n° 17 de la séance du 4 mars 2013;
3. Election à la Présidence du Conseil général pour la période du 9 mai 2013 au 8 mai 2014;
4. Election à la Vice-Présidence du Conseil général pour la période du 9 mai 2013 au 8 mai 2014;
5. Election d'un scrutateur ou d'une scrutatrice en remplacement de Mme Karine Siegwart;
6. Octroi d'un crédit de 5'700'000 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable – message n° 24;
Rapport de la Commission de l'Edilité
Rapport de la Commission financière
Représentant du Conseil communal : M. Jean Bourgknecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité
7. Approbation d'une dépense imprévisible et urgente de 46'568,75 francs pour le changement de la chaudière et le tubage de la cheminée de la Maison de Justice – rapport n° 5;
Rapport de la Commission financière
Représentant du Conseil communal : M. Jean Bourgknecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité
8. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° IV (ancienne proposition n° 6) de Mme Christa Mutter (Verts), de M. Xavier Ganioz (PS) et de Mme Gisela Kilde (DC/VL), ainsi que de 25 cosignataires, lui demandant l'introduction d'un concept de subventions

Séance du 29 avril 2013

Ordre du jour (suite)

aux associations, fondations et autres organisations à but non lucratif avec un système de conventions pluriannuelles;

9. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 34 de M. Stanislas Rück (DC/VL) et de 30 cosignataires lui demandant d'examiner les possibilités de stimuler l'implantation ou le maintien de commerces de qualité en ville par un concept d'incitation générale et d'allègements fiscaux ciblés et limités dans le temps;
10. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 35 de M. Thomas Zwald (PLR), au nom du groupe PLR, et de 13 cosignataires lui demandant l'évaluation de la mise en sens unique de l'avenue de la Gare par un bureau indépendant;
11. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 36 de MM. Georges Rhally (DC/VL) et Pierre Kilchenmann (DC/VL), ainsi que de 32 cosignataires, lui demandant d'étudier la possibilité d'un partenariat public-privé (PPP) entre la Ville de Fribourg et le Groupe E avec le soutien de l'Etat de Fribourg pour la réalisation d'un réseau de fibre optique sur le territoire communal;
12. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 37 de Mme Elena Strozzi (Verts) et de 18 cosignataires lui demandant un programme d'amélioration et d'assainissement des passages piétons en ville;
13. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 38 de M. Claude Schenker (DC/VL), au nom du groupe DC/VL, et de 18 cosignataires lui demandant de tout mettre en œuvre pour que les institutions au sein desquelles la Ville est représentée, lorsqu'elles sont majoritairement financées par les deniers publics et qu'elles sont employeurs, appliquent les échelles de traitement des collectivités publiques;
14. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 40 de Mme Marina Flores (UDC) et de 19 cosignataires lui demandant d'étudier des méthodes permettant d'améliorer l'éclairage devant l'entrée de la Gare et de proposer des solutions;
15. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 41 de Mme Christa Mutter (Verts) et de M. Stanislas Rück (DC/VL), ainsi que de 19 cosignataires, lui demandant une étude pour la coordination des projets en cours dans le secteur de la Gare, entre l'Université de Miséricorde, le site de Cardinal, la route des Arsenaux et la place de la Gare;
16. Décision quant à la transmission :
 - de la proposition n° 9 interne de M. Hans Werhonig (UDC) et de 19 cosignataires demandant la création d'un poste de secrétaire du Conseil général autonome du pouvoir exécutif communal;
 - des postulats :
 - n° 76 de Mmes Marine Jordan (PS), Andrea Burgener Woefray (PS), Lise-Marie Graden (PS), de M. Martin Kuhn (PS) et de Mmes Helena Molliet (PS) et Elisabeth Reber Jung (PS), ainsi que de 24 cosignataires, demandant au Conseil

Séance du 29 avril 2013

Ordre du jour (suite)

communal la mise en place d'un centre de coordination pour la gestion des places d'accueil de la petite enfance;

- no 77 de M. Georges Rhally (DC/VL), au nom du groupe démocrate-chrétien/Vert'libéral, et de 43 cosignataires demandant au Conseil communal la publication sur le site internet de la Ville de tous les rapports et de toutes les études réalisés, financés ou cofinancés par l'administration communale en vue de la soumission d'un dossier au Conseil général;
- n° 78 de Mmes Manon Delisle (PS), Elena Strozzi (Verts) et Gisela Kilde (DC/VL), ainsi que de 32 cosignataires, demandant au Conseil communal un éclairage public économe en énergie et minimisant la pollution lumineuse;
- n° 79 de M. François Miche (PS), de Mmes Anne-Sophie Guillaume (PLR) et Gisela Kilde (DC/VL), de M. Pierre-Olivier Nobs (PCS), de Mme Cécile Thiémarc (DC/VL) et de M. Rainer Weibel (Verts), ainsi que de 28 cosignataires, demandant au Conseil communal de fusionner l'ensemble des règlements existants au sujet de la location de bâtiments et terrains de la Commune, ainsi que de leurs infrastructures;

17. Réponse aux questions :

- n° 95 de M. Richard Wolf (UDC) relative à la pollution au perchloroéthylène des déchets du chantier de démolition de l'ancienne usine Boxal;
- n° 97 de Mme Elena Strozzi (Verts) relative aux déchets sauvages en ville;
- n° 98 de Mme Elena Strozzi (Verts) relative à la pollution due aux particules fines;
- n° 99 de M. Guy-Noël Jelk (PS) relative à l'élagage des pseudo-acacias grandissant le long du chemin de la Motta;
- n° 101 de M. Pierre Marchioni (UDC) relative au plan d'aménagement local de la Ville de Fribourg;

18. Divers.

ooo

1. Communications du Président

A. Communications proprement dites du Président

Le Président s'exprime comme suit :

"Je vous fais part de deux démissions. Mme K. Siegwart a démissionné, pour des raisons professionnelles, avec effet au 5 mai 2013 et Mme M. Morard avec effet immédiat après quinze ans de présence au Conseil général. Les personnes appelées à leurs succéder ne sont pas encore connues. L'effectif provisoire du Conseil général est donc de 78. Je remercie les démissionnaires du travail qu'elles ont accompli au sein de notre parlement.

Séance du 29 avril 2013

Communications
Président (suite)

Je vous remercie, ainsi que le Conseil communal, d'avoir participé nombreux à la visite du chantier du pont de la Poya ce samedi 27 avril 2013. Ma gratitude va également à M. M. Ropraz, Conseiller d'Etat Directeur de la DAEC pour ses souhaits de bienvenue et aux quatre guides qui ont conduit les groupes lors de cette visite.

J'exprime à notre collègue J.-N. Gex nos sincères condoléances suite au décès de son père au début du mois d'avril. Je l'assure au nom du Conseil général de toute notre sympathie. J'adresse le même message de sympathie à notre collègue A. Burgener Woeffray qui a perdu sa mère la semaine dernière.

Cette séance étant la dernière que j'ai l'honneur de présider, elle se conclura par l'allocution de clôture de l'année présidentielle 2012–2013. Je vous invite à rester jusqu'à la fin de cette séance.

Je vous rappelle enfin qu'il y a lieu de signer la liste des présences et que nos débats sont enregistrés."

B. Communication du Conseil communal au sujet de la résolution pour la reconnaissance et la mise en valeur du bilinguisme de la Ville de Fribourg

M. Pierre-Alain Clément, Syndic, fait la déclaration ci-après au nom du Conseil communal :

"Après l'adoption le 4 mars 2013 par le Conseil général de cette résolution pour la reconnaissance et la mise en valeur du bilinguisme de la ville de Fribourg, le Conseil communal a examiné les diverses revendications exprimées et peut y répondre de la manière suivante.

Il tient tout d'abord à affirmer que la ville de Fribourg est fière de son originalité, à la frontière des langues et des cultures. Elle est consciente de la richesse particulière que lui confère cette coexistence de deux langues et de deux cultures sur son territoire, ce patrimoine historique et actuel devant être maintenu et encouragé.

La question de l'élaboration d'un logo de la Ville de Fribourg est de la compétence de l'Exécutif. La Ville de Fribourg n'étant pas officiellement bilingue, le logo actuel n'existe qu'en français. Le Conseil communal a donc considéré de bonne foi qu'il n'y avait pas de modification du statu quo avec le nouveau logo.

Le pragmatisme adopté de longue date par le Conseil communal et le bilinguisme de fait pratiqué dans plusieurs domaines, en respect de la minorité alémanique et de la coexistence historique des deux cultures, a fait ses preuves et satisfait la grande majorité de la population, tant francophone qu'alémanique. Le Conseil communal rappelle à cet égard la possibilité pour chaque enfant de la ville de fréquenter une classe francophone ou alémanique, de l'école enfantine à l'Université, indépendamment de l'origine linguistique de ses parents. Les communications officielles du Conseil communal, les débats et les décisions du Conseil général ainsi que toutes les informations relatives à l'exercice des droits politiques paraissent systématiquement dans les deux langues, tant dans le Bulletin d'information communal '1700' que sur le site internet et dans la brochure officielle de la Ville de Fribourg, distribuée tous les deux ans à tous les habitants ainsi qu'aux nouveaux arrivants. Enfin, le citoyen

Séance du 29 avril 2013

Communications
Président (suite)

du *s'adressant en allemand à l'administration reçoit une réponse dans sa langue. Chaque service dispose de personnel capable de comprendre et de répondre dans la langue partenaire.*

La pose des panneaux bilingues à la gare prouve que le Conseil communal reste ouvert à accepter des propositions allant dans le sens du bilinguisme, comme par exemple la demande de l'Etat de signifier à la gare l'arrivée dans la capitale d'un canton bilingue.

Le logo actuel, bien que souffrant de plusieurs handicaps dûment identifiés à l'occasion de l'analyse effectuée récemment, peut être utilisé encore quelque temps sans conséquence majeure pour l'image de la Ville. Certains aménagements pratiques ont été consentis et la charte graphique, nécessaire à une unification des documents élaborés par les Services communaux, est en cours d'élaboration et pourra être réalisée, indépendamment du changement de logo ou non.

En conclusion et compte tenu de ce qui précède, le Conseil communal maintient pour l'instant le logo actuel et poursuivra la réflexion pour l'élaboration d'un nouveau logo.

Cette information répond en outre à la question n° 103 du Conseiller général B. Altermatt, relative au même sujet."

M. Bernhard Altermatt (DC/VL) se déclare satisfait, en tout cas partiellement.

"La Ville de Fribourg dispose d'une marge de manœuvre certaine. Je suis donc heureux qu'elle use de cette marge de manœuvre sans trop de contraintes. J'invite en conséquence le Conseil communal à utiliser véritablement cette marge de manœuvre pour aller dans un sens positif vers plus de bilinguisme. Cela évitera peut-être que des parlementaires ou les médias posent des questions qu'on ne veut peut-être pas vraiment entendre. Mais sans polémique et ce petit clin d'œil, je vous remercie de cette réponse."

La question n° 103 est ainsi liquidée.

000

2. Approbation du procès-verbal n° 17 de la séance du 4 mars 2013

Ledit procès-verbal n'appelle pas d'observations et est ainsi approuvé.

000

3. Election à la Présidence du Conseil général pour la période du 9 mai 2013 au 8 mai 2014

Le Président rappelle que, selon l'article 15 du règlement du Conseil général, les élections ont lieu au scrutin de liste à la majorité absolue au premier tour. Au second tour, la majorité simple suffit. En cas d'égalité, le Président procède au tirage au sort.

Séance du 29 avril 2013

Election à la Présidence du
Conseil général pour la
période du 9 mai 2013 au 8
mai 2014 (suite)

Discussion

M. Maurice Page (PCS) s'exprime dans les termes ci-après:

"Le groupe chrétien-social a le plaisir de vous présenter comme candidat à la Présidence du Conseil général M. P.-O. Nobs, actuel Vice-Président de notre assemblée. Vous le connaissez tous, puisqu'il siège déjà au Conseil général depuis 2006. C'est pour ainsi dire presque un ancien. Né en 1966, il habite le quartier de l'Auge en Basse-Ville. Il est artisan bijoutier indépendant et est également secrétaire politique de l'Association Transport et Environnement (ATE). Outre son mandat dans notre assemblée, il est Conseiller d'agglomération. Il fait aussi partie de la commission cantonale de l'aménagement du territoire. Au niveau communal, il siège également au sein de la Commission de l'Edilité.

Je crois pouvoir dire que M. Nobs a été l'un des conseillers généraux les plus actifs, les plus entrepreneurs et les plus compétents de cette assemblée. On le connaît également pour ses talents de négociateur, en particulier pour les différents dossiers concernant la mobilité à Fribourg dont il est l'un des grands spécialistes. Ses compétences seront encore fort utiles pour notre ville. Il est engagé au sein du comité antinucléaire fribourgeois, c'est dire qu'il est également un adepte des énergies renouvelables. Même s'il a de nombreuses activités, c'est avec un plaisir et surtout avec compétence qu'il assumera la Présidence de ce conseil. Je vous remercie de voter pour lui."

Vote

La discussion n'étant plus demandée, il est immédiatement procédé au vote au scrutin secret et à la majorité absolue des suffrages.

Bulletins délivrés	67
Bulletins rentrés	67
Bulletin blanc	1
Bulletins nuls	2
Bulletins valables	64
Majorité absolue	33

M. Pierre-Olivier Nobs est élu avec 54 voix. (Applaudissements).

Ont obtenu des voix : MM. François Miche (3) ,Pascal Wicht (3), Pierre Marchioni (2), Maurice Page (1) et Claude Schenker (1).

Le Président fait la déclaration ci-après :

"Au nom du Conseil général, je vous félicite de votre belle élection comme Président de notre assemblée pour la période du 9 mai 2013 au 8 mai 2014. Je vous souhaite plein succès dans l'exercice de cet important mandat. Je suis convaincu que vous porterez la casquette de Président par beau et mauvais temps avec un esprit de neutralité, d'ouverture et de disponibilité au service de notre parlement et de la population de la ville de Fribourg." (Applaudissements).

Le Président remet au Président élu un bouquet de fleurs.

Séance du 29 avril 2013

Election à la Présidence du
Conseil général pour la
période du 9 mai 2013 au 8
mai 2014 (suite)

M. Pierre-Olivier Nobs, Président élu, déclare ce qui suit :

"Je vous remercie très sincèrement de votre confiance. Je ne prendrai pas la parole trop long temps ce soir pour ne pas allonger les débats, mais c'est vraiment avec beaucoup d'émotion que je vous témoigne ma reconnaissance.

Ich danke ihnen für ihr Vertrauen. Ich freue mich bereits, mich auf die nächste Sitzung vorzubereiten.

Je me réjouis d'ores et déjà de préparer une allocution pour la prochaine séance." (Applaudissements).

000

**4. Election à la Vice-
Présidence du Conseil
général pour la période
du 9 mai 2013 au 8 mai
2014**

Discussion

M. Claude Schenker (DC/VL) s'exprime comme suit :

"Pour la vice-présidence du Conseil général, le groupe démocrate chrétien/Vert/libéral a le privilège de vous présenter la candidature de M. M. Bugnon. Marié et père de famille, il vit à Bourguillon, après avoir accompli un remarquable tour de ville. Né à la Planche-Inférieure, il a grandi au Schoenberg et a aussi vécu à Torry. Titulaire du brevet d'avocat depuis vingt ans, M. Bugnon a d'abord travaillé durant six ans comme conseiller juridique auprès de l'actuelle Direction cantonale des institutions. C'est dire sa grande connaissance des affaires communales. Par la suite, il a été substitut du procureur, puis juge d'instruction avant de devenir en 2011 procureur. Il est en charge des crimes de sang et des autres infractions ou violences. Je ne souhaite donc à aucun d'entre vous à avoir à faire à lui, professionnellement s'entend bien sûr.

Engagé, M. Bugnon est membre du Conseil de paroisse de Saint-Nicolas et de Saint-Paul, vice-président du Club athlétique de Fribourg. Il a présidé l'association des amis de Bourguillon, et a été secrétaire de l'association des intérêts du quartier du Schoenberg. Il effectue actuellement sa troisième législature en qualité de conseiller général. Notre groupe est intimement convaincu qu'il constituera l'appui le plus précieux et le plus solide qui soit pour la Présidence et pour le Bureau sous l'angle juridique bien sûr, mais aussi grâce à sa longue expérience de nos institutions. Je vous remercie toutes et tous de soutenir sa candidature, ne serait-ce que parce que M. Bugnon à 48 ans – eh oui, aujourd'hui même. Très heureux anniversaire Marc !" (Applaudissements).

Vote

La discussion n'étant plus demandée, il est immédiatement procédé au vote au scrutin secret et à la majorité absolue des suffrages.

Bulletins délivrés	69
Bulletins rentrés	69
Bulletin blanc	1
Bulletin nul	1

Séance du 29 avril 2013

Election à la Vice-Présidence
du Conseil général pour la
période du 9 mai 2013 au 8
mai 2014 (suite)

Bulletins valables	67
Majorité absolue	34

M. Marc Bugnon est élu avec 60 voix. (Applaudissements).

Ont obtenu des voix : Mmes Gisela Kilde (2), Christine Kolly (2), MM. Bernhard Altermatt (1), Pierre Kilchenmann (1) et François Miche (1).

Le Président félicite M. Bugnon de sa brillante élection en qualité de Vice-Président de ce conseil pour la période du 9 mai 2013 au 8 mai 2014 et lui souhaite beaucoup de satisfaction dans l'accomplissement de ce mandat. (Applaudissement).

000

**5. Election d'un scrutateur
ou d'une scrutatrice en
remplacement de
Mme Karine Siegwart**

Discussion

M. Rainer Weibel (Verts) fait la déclaration qui suit :

"J'ai le plaisir de vous présenter au nom du groupe des Verts la candidature de Mme Y. Peisl-Gaillet. Agée de 44 ans, elle a trois enfants majeurs, elle possède un CFC d'agricultrice et un brevet fédéral de spécialiste de la nature et de l'environnement. Depuis 2008, elle est chargée d'affaires de Pro-Natura Fribourg. Elle siège au Conseil général depuis 2011. Actuellement, elle est membre de la Commission des naturalisations de la Ville de Fribourg et fait partie de la Commission consultative cantonale pour la protection de l'environnement, de la nature et des paysages, des sites pollués et de l'énergie. Elle siège enfin au sein de la commission du Musée d'histoire naturelle. Une chose : nous n'avons pas pu faire un test pour savoir si elle sait bien compter ! (Rires). Nous sommes toutefois très optimistes. Nous vous invitons à l'élire."

Vote

La discussion n'étant plus demandée, il est immédiatement procédé au vote au scrutin secret et à la majorité absolue des suffrages.

Bulletins délivrés	68
Bulletins rentrés	68
Bulletins blancs	3
Bulletins nuls	2
Bulletins valables	63
Majorité absolue	32

Est élue Mme Yolande Peisl-Gaillet avec 57 voix. (Applaudissements).

Ont obtenu des voix : MM. François Miche (2), Stéphane Peiry (2), Vincent Jacquat (1) et Pascal Wicht (1).

Séance du 29 avril 2013

Election d'un scrutateur ou
d'une scrutatrice en
remplacement de
Mme Karine Siegwart (suite)

Le Président félicite Mme Y. Peisl-Gaillet de son élection et lui souhaite beaucoup de satisfaction dans l'accomplissement de son nouveau mandat. (Applaudissements).

000

**6. Octroi d'un crédit de
5'700'00 francs pour la
réalisation des mesures
d'accompagnement du
pont de la Poya et de la
liaison cyclable**

Discussion générale et entrée en matière

Rapport de la Commission de
l'Edilité

M. Stanislas Rück, Président de la Commission de l'Edilité, fait la déclaration ci-après :

"Samedi 27 avril 2013, nous étions nombreux à participer à la visite du chantier du pont de la Poya. Merci au Bureau du Conseil général, aux Autorités du Canton d'avoir organisé cette sortie. Même sans les explications des ingénieurs, on aura tous compris que cet ouvrage aura un impact considérable sur le futur développement de notre cité. Depuis que la ville est sortie de ses remparts médiévaux, les ouvrages d'une telle importance se comptent sur les doigts d'une seule main. La construction du pont de Zaehringen était sans doute le premier, l'arrivée du chemin de fer et la construction du boulevard de Pérolles les suivants et le raccordement à l'autoroute le dernier en date. Ces événements ont marqué de manière durable – pas toujours et pas seulement de manière positive malheureusement – le développement du tissu urbain, tout comme le fera le nouveau pont de la Poya.

Le message que nous examinons et que la Commission de l'Edilité a traité lors de sa séance du 17 avril 2013 veut anticiper et orienter les futurs développements vers une ville qui fonctionne mieux, vers une ville où il fera mieux vivre. On nous soumet un chapelet de mesures qui, à première vue, peuvent paraître disparates mais qui sans aucun doute suivent un fil rouge. Autant dans la procédure que dans les mesures proprement dites, ils visent trois objectifs essentiels : désengorger le Bourg, plafonner le report de circulation dans les autres quartiers et améliorer la qualité de vie dans les zones touchées. L'approbation de principe était dès lors acquise d'emblée. Les remarques et les questions des membres de la commission ont soulevé certains points sans mettre en cause l'ensemble.

Pour la piste cyclable le long de la voie ferrée, force est de constater une fois de plus que ce sont toujours les arbres qui sont les plus faibles, bien qu'ils leur faille une centaine d'années pour atteindre une taille respectable. On espère que leur sacrifice est vraiment bien pesé et que toutes les pistes pour l'éviter ont été sondées sérieusement. Des questions de sécurité ont été soulevées, mais il n'y a pas que l'automobiliste qui peut être dangereux, mais aussi le cycliste trop rapide surtout avec des bolides électriques dont l'usage est de plus en plus répandu. La Commission de l'Edilité souhaite qu'on en tienne compte, autant sur la piste

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

cyclable en bordure de voies que sur la bande cyclable à l'avenue du Général-Guisan.

La question de la qualité des aménagements se pose pour la liaison cyclable, pour l'aménagement du secteur de la rue Joseph-Piller / Varis et pour la rue de la Neuveville en particulier. Faire du bon marché est trop coûteux. Le temps du provisoire est révolu, ce qui se fait maintenant doit l'être pour deux générations au moins. Cela implique une réflexion approfondie sur tous les aspects de l'espace urbain : qualité spatiale, qualité des matériaux, éclairage et propreté de l'espace public, sécurité, attractivité commerciale et vitalité sociale.

Plusieurs des mesures, notamment l'aménagement de l'avenue du Général-Guisan et celui du secteur de la rue Joseph-Piller / Varis réduisent le nombre de places de parc. Certes, la Ville ne peut et ne veut pas offrir des places de parc aux pendulaires qui devraient utiliser les transports publics, mais l'accessibilité d'une ville pour les visiteurs, les clients et les habitants reste un atout essentiel. En ce sens, il est difficilement compréhensible qu'un parking comme celui de la Direction des finances ne soit pas accessible en permanence.

Vous l'aurez compris, la plupart des membres de la Commission de l'Edilité se sont exprimés pour aller plus loin et non pas pour réduire le programme. M. J. Bourgknecht nous l'a dit, on ne pourra pas tout faire en même temps. Certes. Il faudrait en effet non pas 5,7 millions de francs, mais plus 57 millions pour arriver à tout réaliser. Ou bien on a l'argent et alors on peut tout réaliser tout de suite, ou bien on a un plan et on se donne le temps. Fribourg peut naître de son traumatisme automobile, mais pour réussir ce défi, tout en restant en même temps une ville en vie et une ville qui fait envie, il faut un véritable plan Marshall, avec une vision à long terme, un financement solide et une très forte volonté politique.

C'est avec ces quelques remarques que la Commission de l'Edilité vous recommande d'approuver le message et le crédit d'investissement qui vous sont soumis."

Rapport de la Commission financière

Mme Dominique Jordan Perrin, Présidente de la Commission financière, s'exprime dans les termes ci-après :

"La Commission financière a traité du message n° 24 du 26 mars 2013 concernant le projet Poya et ses mesures d'accompagnement lors de sa séance du 15 avril 2013 en présence de M. J. Bourgknecht, Vice-Syndic et de M. T. Steiert, Directeur de la Mobilité, accompagnés de M. F. Noël, ingénieur de Ville. Nous les remercions de la présentation de votre projet et de leurs réponses exhaustives aux questions de la Commission.

Ce message a suscité beaucoup d'intérêt au sein de notre Commission, tant au niveau financier qu'au niveau de l'impact des mesures proposées sur le trafic de l'agglomération. Lors de nos débats, il a été rappelé que ces mesures d'accompagnement étaient mentionnées dans la brochure explicative du Conseil d'Etat en vue de la votation populaire du 24 septembre 2006 sur le crédit de construction du pont et tunnel de la Poya, crédit qui a été accepté par la population fribourgeoise à plus de 80% des votants.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

Je vous livre le résultat des débats de notre Commission sur le message 24:

1. *Sur le plan financier, la Commission a pris note que le montant du crédit cadre soumis au Conseil général s'élève à 5,7 millions de francs, mais que le besoin en financement net pour la Ville de Fribourg se monte à 2,7 millions de francs, la différence de 3 millions de francs étant constituée de subventions cantonales (1,75 million de francs) et de l'Agglomération (1,25 million de francs), ce qui signifie que pour chaque franc investi par la Commune, l'Etat et l'Agglomération participeront ensemble pour un montant d'un peu plus d'un franc. Cet investissement de 2,7 millions de francs aura pour effet de charger le compte de fonctionnement de la Ville de 232'000 francs annuellement, durant toute la durée de son amortissement.*
2. *Au niveau de l'évaluation des coûts des mesures, la Commission salue la prudence du Conseil communal qui a prévu dans le budget des travaux, en l'occurrence pour la liaison cyclable, le recours aux services d'ingénieurs géologues afin d'éviter de mauvaises surprises. Quant aux autres mesures, elles devraient être contenues dans les marges prévues (+2,5 %) sans susciter de coûts additionnels, car il s'agit de travaux relativement simples dans un environnement connu.*
3. *La Commission a insisté sur l'importance de la communication à la population de l'agglomération quant aux futurs chantiers engendrés par la réalisation de ces mesures. Elle encourage également Conseil communal à coordonner ses chantiers et sa politique de communication avec les communes voisines. Elle salue dans ce sens, le communiqué de presse de jeudi dernier, et incite le Conseil communal à poursuivre cette politique de communication.*

La Commission a décidé - par 8 voix, sans opposition mais 2 abstentions - d'autoriser le Conseil communal à engager un montant de 5,7 millions de francs pour réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et pour la réalisation de la liaison cyclable. Nous invitons le Conseil général à faire de même en adoptant l'arrêté qui lui est proposé."

M. Jean Bourgknecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité, fait la déclaration qui suit :

"Je tiens en premier lieu à remercier les rapporteurs des deux commissions de leur soutien. Le message que vous présente aujourd'hui le Conseil communal est particulièrement capital pour l'avenir de notre ville. Celles et ceux qui étaient présents samedi matin lors de la visite du chantier du pont de la Poya ont d'ailleurs pu entendre le Conseiller d'Etat M. Ropraz affirmer à cette occasion que ces mesures d'accompagnement sont essentielles pour le projet.

Vous le savez, le Conseil communal vous demande de lui octroyer un montant total de 5,7 millions de francs pour qu'il puisse réaliser d'une part les mesures d'accompagnement proprement dites et, d'autre part, la liaison cyclable le long des voies CFF entre Saint-Léonard et le haut de la rue de l'Hôpital. Pour bien comprendre l'enjeu du vote, j'aimerais insister sur le fait que les mesures d'accompagnement font partie intégrante du projet Poya et qu'elles y sont indissociablement liées. Elles étaient du reste présentées dans leurs grandes lignes dans la brochure

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

d'information établie en vue de la votation populaire cantonale du 24 septembre 2006. Elles découlent du Plan directeur partiel des transports (PDPT) établi par les Communes de Fribourg et de Granges-Paccot et approuvé par la DAEC le 28 novembre 2007 et, élément non négligeable, les subventions de la Confédération pour le pont sont liées à leur mise en place. Cela a été rappelé le 1^{er} mai 2012 dans une lettre adressée au Canton par l'Office fédéral des routes qui mentionne notamment que 'la décision qui détermine les contributions financières fédérales était basée sur l'ensemble du dossier qui comprend entre autres le PDPT', que les mesures d'accompagnement sont indispensables et qu'enfin si ces mesures ne devaient pas être réalisées, la question de la réduction de l'aide financière, voire de la restitution, devrait être posée.

Je rappelle que le PDPT précise que la construction du pont de la Poya a notamment pour but de soulager le quartier du Bourg – en particulier la Cathédrale – du trafic de transit. Pour atteindre ce but, les mesures d'accompagnement sont indispensables. Elles ont pour objectifs d'une part de garantir que le trafic de transit ne passe plus par le quartier du Bourg et d'autre part d'empêcher ou en tout cas de maîtriser les reports de trafic qui seraient synonymes de nuisances supplémentaires dans les autres quartiers, notamment d'habitation.

Les mesures physiques d'accompagnement ont été mises à l'enquête du 4 septembre au 4 octobre 2010. Elles ont fait l'objet d'oppositions rejetées par le Conseil communal. Six recours ont alors été déposés auprès de la DAEC qui les a rejetés et qui a approuvé les plan le 30 novembre 2012.

Parallèlement, le même jour, le Service des ponts et chaussées a publié les mesures de restrictions de circulation, en particulier la fermeture du pont de Zaehringen au trafic motorisé individuel. Cette publication a fait l'objet de 17 recours au Tribunal cantonal, dont 14 concernent le pont de Zaehringen. Je n'entrerai pas dans le détail de ces mesures que vous trouvez dans le message et qui touchent essentiellement les quartiers du Jura, de la Neuveville ainsi que de la rue Joseph-Piller.

Quant à la liaison cyclable, elle n'est pas directement une mesure d'accompagnement, même si elle est évidemment fortement liée au pont. Cette réalisation figure dans le plan sectoriel des deux roues légers et fait également partie intégrante du Plan directeur d'agglomération, mais elle n'est pas définie dans le PDPT comme mesure d'accompagnement du pont. En revanche, lors de la mise à l'enquête du pont de la Poya, une opposition de l'ATE a conduit à la signature d'une convention entre l'Etat et cette association, prévoyant notamment la réalisation de cette liaison cyclable comme une condition d'approbation du projet Poya. A cette occasion, le Conseil communal, par courrier du 17 août 2006 s'était engagé à tout mettre en œuvre pour la réalisation de cette liaison. A noter que cette liaison a soulevé d'aucune opposition. En revanche, il y a eu effectivement une pétition pour conserver les arbres. Après analyse, pour des motifs de faisabilité et pour des considérations financières aussi la décision d'abattre et de replanter cinq arbres a été confirmée.

Du point de vue financier, le crédit global de 5,7 millions de francs est conforme au Plan financier 2013 – 2017, ainsi que vient de le rappeler la Présidente de la Commission financière. Il s'agit évidemment d'un montant brut, puisqu'il faudra déduire de cette somme les participations de l'Etat pour les mesures d'accompagnement – qui s'élèveront à 50 % - et celles de l'Agglomération également de 50 % pour la liaison cyclable.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

ble. Les travaux s'étaleront entre l'automne 2013 et l'année 2014, toutes ces mesures devant être opérationnelles lors de l'ouverture du pont. Il est évident que l'on ne pourra pas procéder à tous les travaux simultanément. Il est tout aussi évident qu'en cas d'octroi de ce crédit ce soir, ces travaux débiteront encore cette année pour autant qu'ils ne fassent pas l'objet de recours auprès des instances judiciaires.

Au sujet de l'information, comme l'a souligné la Présidente de la Commission financière, il s'agit évidemment aussi d'un souci du Conseil communal. Comme vous avez pu l'apprendre par les médias suite à notre conférence de presse de jeudi consacrée à ce dossier, d'autres actions d'information seront également menées régulièrement, afin que la population soit tenue informée le mieux possible durant ces travaux qui auront des conséquences marquées sur le trafic.

Au nom du Conseil communal, je vous encourage à voter l'arrêté tel qui vous est soumis."

Rapport du groupe des Verts

Mme Elena Strozzi (Verts) s'exprime les termes ci-après :

"Le groupe des Verts a examiné avec attention le message et prend position comme suit. Il approuve la mise en œuvre des mesures d'accompagnement ainsi que la réalisation de la piste cyclable sur le tracé du sentier du Nord. Il salue particulièrement la fermeture au trafic motorisé privé du pont de Zaehringen.

Les Verts n'en sont pas moins convaincus que des améliorations et des dispositions supplémentaires seront nécessaires, si l'on entend atteindre une gestion efficace du trafic en ville. Mes collègues de parti, habitant chacune et chacun dans un autre quartier prendront par la suite la parole pour présenter des propositions concrètes pour chaque aménagement.

Le groupe des Verts déplore que les mesures programmées ne visent que le plafonnement de la circulation sur les axes en discussion, aujourd'hui déjà fortement mis sous pression. Il est à notre avis inadmissible que les quartiers touchés par l'ouverture du pont de la Poya doivent supporter les conséquences d'une politique de dispersion de l'habitat au niveau cantonal.

Notre parti s'engage pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants de notre cité. Notre objectif est en conséquence la réduction du trafic motorisé en ville et non simplement son plafonnement. Sous l'angle technique, on pourrait imaginer, en s'inspirant peut-être de l'exemple de Berne, une fois encore, d'installer des feux aux entrées de ville, afin de réguler le débit des véhicules entrant. On sait que ce système fonctionne chez notre voisine de Berne. Il vaudrait peut-être la peine d'y réfléchir. On pourrait ainsi peut-être gérer la circulation sur l'avenue du Général-Guisan et en particulier sur son intersection avec la rue de Morat.

C'est aux autorités de Fribourg de décider de la qualité de vie des habitants de notre cité, en ouvrant ou en fermant les robinets et non pas aux pendulaires qui ne veulent pas se séparer de leurs voitures. Il va s'en dire que cette politique implique la mise en place des solutions de rechange attrayantes de transports publics pour tous les automobilistes.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

De manière générale, nous souhaitons un renforcement des transversales cyclables et piétonnes pour offrir une réelle alternative au trafic automobile interne.

Nous nous interrogeons quant à l'utilité des gendarmes couchés prévus sur l'avenue du Général-Guisan. Il s'agit d'une mesure obsolète qui, si ce n'est de provoquer des nuisances sonores quand des camions ou des bus doivent ralentir pour les franchir, ne contribuent en rien à la qualité de vie du milieu bâti. Au contraire, des îlots végétalisés et disposés en alternance de part et d'autre de la chaussée obligent les automobilistes à faire des zigzags et apportent un plus esthétique indubitable pour la cité.

Les Verts n'étant pas bornés aiment bien les bornes et saluent leur installation non seulement aux entrées du pont de Zaehringen, mais aussi à d'autres endroits en ville. Nous souhaitons même en voir pousser d'autres ..., mais peut-être faudra-t-il attendre l'automne ! Pour ce qui est de cette mesure de gestion du trafic, on pourrait aussi songer à améliorer leur esthétique. Pourquoi ne pas les faire peindre par des écoliers ? Cela les rendrait aussi plus visibles. Pour ce qui est des bornes fixes, on pourrait aussi envisager de les remplacer par des végétaux.

Enfin, dernière remarque générale, nous ne comprenons pas pourquoi pour éviter que les bus ne se retrouvent pris dans les bouchons de l'avenue du Jura, on aménage une nouvelle piste sur la route de Sainte-Thérèse, ouverte aux voitures plutôt qu'une voie réservée aux seuls bus.

Sous réserve de quelques critiques et remarques, les Verts voteront aujourd'hui le crédit soumis au Conseil général pour les mesures d'accompagnement du pont de la Poya. Nous espérons vivement que cet ouvrage et les mesures d'accompagnement contribueront à améliorer concrètement la qualité de vie dans notre cité et pour ses habitants."

Rapport du groupe UDC

M. Daniel Gander (UDC) donne connaissance à l'assemblée du rapport ci-après :

"Le 26 janvier 2012, lors de sa séance, le Conseil d'agglomération de Fribourg, devait prendre position sur la transmission ou non à la Confédération du projet d'agglomération de deuxième génération.

A la lecture des dossiers, notre attention avait été retenue par le concept global des transports et notamment par les mesures d'accompagnement qui allaient être entreprises en ville en raison de l'ouverture du pont de la Poya. Nous faisons remarquer, à ce moment-là, que les nombreuses mesures envisagées ne feraient que reporter la circulation sur d'autres secteurs non adaptés et sur les communes voisines, tout en créant de nouveaux bouchons. Trop restrictives – et notamment plus sévères à Fribourg qu'ailleurs – par rapport aux normes VSS, ces mesures, si elles semblent la panacée pour certains concepteurs et milieux politiques, nous le disions, allaient à l'avenir créer des conflits entre les usagers de la route, les autorités et les citoyens.

Nous relevions également que les nombreuses restrictions, comme la fermeture d'axes routiers importants (avenue de la Gare – pont de Zaehringen), les giratoires et îlots chicaniers, les limitations abusives de la vitesse et la suppression de places de parc généreraient de nombreuses

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

difficultés et que les usagers motorisés ne seraient pas les seuls à les subir, mais qu'il en irait aussi de l'attractivité commerciale du Centre-Ville et du Bourg.

Nous ajoutons encore que les transports publics ne couvrent pas tous les quartiers et localités périphériques et faisons remarquer en plus qu'ils ne sont pas bon marché, que les tarifs ont même augmenté et que les parkings d'échange sont aussi des pompes à fric destinées à traire les vaches à lait que sont les automobilistes.

Au terme des délibérations du Conseil, en raison de ces considérations, trois élus de la ville se sont alors prononcés contre la transmission du plan en question.

Lundi passé, le groupe UDC a pris connaissance du message n° 24. Par rapport à son contenu, le groupe, dans sa majorité, a fait le constat suivant :

Pont de Zaehringen

Le groupe a appris par la presse du 24 avril 2013 que 17 recours étaient toujours pendants auprès du Tribunal cantonal et que l'issue du jugement n'est donc pas encore connue. De plus, certains d'entre nous ont par ouï-dire appris que des tractations en aparté étaient en cours avec un but final non défini. Qu'en est-il ?

Sur le même sujet, notons que nous nous sommes prononcés, à l'Agglomération, contre la fermeture totale de ce pont. Nous proposons le maintien d'un sens de circulation, soit entre la Grenette et le Grand-Pont. Nous relevons aussi que ce pont a été construit, à son époque, pour tous usagers de la route et surtout grâce aux impôts des utilisateurs motorisés. Alors, pourquoi cette fermeture complète ?

Route du Stadtberg

Notre groupe relève que les îlots décalés sont inutiles, dangereux et perturbateurs de la circulation. Il nous semble que les usagers de la route sont bien formés, responsables et respectueux des règles de la circulation. Alors, pourquoi encore des chicanes, cause de nombreux problèmes ?

Rue Joseph-Piller – Varis

Comme la zone de rencontre deviendra effective, on peut s'interroger sur le pourquoi de tous ces arbres? Ces derniers demandent beaucoup d'entretien durant les quatre saisons et les feuilles présentent parfois de sérieux dangers pour les piétons et les cyclistes. Alors, pourquoi pas n'en planter que d'un côté ?

Rue de Morat

La majorité de notre groupe se demande si, in fine, les mesures d'accompagnement du secteur du Varis et du bas de la rue de Morat ne conduiront pas à la fermeture partielle ou définitive au trafic?

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

Avenue du Général-Guisan

Nous faisons remarquer que les cyclistes seront nettement avantagés par la construction de la liaison cyclable-piétonne entre la rue Joseph-Piller et Saint-Léonard. Comme il est prévu d'ajouter deux voies cyclables sur le tronçon situé entre l'avenue Jean-Bourgknecht et la rue de Morat, nous ne comprenons pas, en partie, cette réalisation. En effet, pourquoi les cyclistes n'emprunteraient-ils pas pour leur sécurité, à partir du pont CFF, le chemin de la Caserne pour rejoindre la rue de Morat et Saint-Léonard ? Le fait d'introduire ces deux voies cyclables – et pourquoi dans le sens descendant ? – nous paraît bien inutile. En plus, nous relevons que la suppression d'une quarantaine de places de parc sur la droite de cette avenue n'est pas du tout nécessaire, puisqu'il n'y a encore aucune construction de parkings envisagée dans les environs. Nous nous posons la question du bien-fondé de cette mesure, étant donné que ces places rapportent quelques deniers que notre Commune est en train de rechercher tous azimuts au fond de ses tiroirs. Le comble dans tout ça, c'est que sur le haut de l'avenue, entre l'avenue Jean-Bourgknecht et la route de Sainte-Thérèse, l'on introduira une piste cyclable sur la droite. Il semble pourtant ici que les deux pistes seraient nécessaires, notamment pour les élèves des écoles et du CO futur.

Carrefour de la route de Sainte-Thérèse et de la route du Jura

Nous nous demandons bien pourquoi le Service de l'aménagement veut installer deux présélections pour fluidifier le trafic, alors que deux cents mètres en amont, sur l'avenue du Général-Guisan, ce même service restreint la chaussée par des îlots et a même programmé un arrêt de bus sur les voies ? Ce serait donc la fluidité recherchée ! Quant à la mise en place d'une nouvelle installation lumineuse, elle ne semble pas nécessaire. En effet, ne suffirait-il pas simplement de modifier la durée et l'orientation des phases optiques ? Quant au marquage coloré du carrefour, il ne nous semble pas nécessaire. Un marquage simple est tout aussi efficace.

Réflexions

Sur TSR, la Première, dans le cadre d'une émission sur le Tour de Romandie, R. Chassot, que vous connaissez tous, déclarait que la prolifération de giratoires, de chicanes et d'îlots devenaient trop dangereux pour les coureurs. En conséquence, il choisit des secteurs ou des localités où les aménagements routiers ne perturbent pas trop le passage des coureurs.

Au sujet de la fermeture du pont de Zaehringen, cette mesure est mise en place pour garantir au mieux la qualité de vie des habitants. Dans qualité de vie, il y a aussi qualité de l'air. Or, comment se fait-il que l'on fera passer cyclistes et piétons sur le pont de la Poya ? Ne courent-ils pas un risque, ce d'autant plus que les fumées de la station d'incinération toute proche rejette dans les airs des métaux lourds, donc dangereux pour la santé ? Alors, vite, fermons le pont de la Poya aux cyclistes et aux piétons !

Prise de position

Nous notons que la prise en compte du volet financier de toutes ces mesures est aussi un enjeu très important pour les finances

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

communales. Nous relevons que les usagers motorisés, toujours en augmentation en raison de la démographie galopante, paient des impôts sur leurs véhicules pour l'aménagement et l'entretien du réseau routier. Qu'en est-il des cyclistes ? Il n'est, dès lors, pas nécessaire de dépenser des montants conséquents pour mettre en vigueur des mesures trop restrictives et des obstacles trop contraignants et pénalisant les automobilistes et autres usagers motorisés.

C'est donc en toute logique et en se fondant sur ces réflexions que la majorité du Groupe UDC s'opposera aux mesures proposées et souhaite que ces dernières soient réévaluées en tenant compte de nos remarques."

Rapport du groupe DC/VL

M. Georges Rhally (DC/VL) s'exprime dans les termes ci-après :

"L'ouverture du point de la Poya bouleversera – c'est un euphémisme – les habitudes des automobilistes. Il est reconnu que cette nouvelle liaison Schoenberg – Saint-Léonard déplacera les traditionnels bouchons qui se forment aux alentours de la Grenette. Ce sont le nouveau rond-point souterrain de Saint-Léonard et le carrefour route du Jura – route de Sainte-Thérèse qui devraient devenir, rapidement, les nouveaux souffre-douleur de nos concitoyens motorisés.

Les mesures d'accompagnement, objet du présent message n° 24 du Conseil communal, sont là pour essayer de limiter, autant que faire se peut, les nuisances de ce déplacement de trafic. Le groupe démocrate-chrétien/Vert/libéral soutient les mesures énumérées dans le message. Il le fait tout en formulant quelques réserves:

La première a trait au stationnement. Le projet implique la suppression pure et simple de 60 à 70 places de parc en raison de l'aménagement de l'avenue du Général-Guisan et de la création de deux bandes cyclables. D'autres cases seront supprimées à la rue Joseph-Piller et pourraient l'être devant le bâtiment de l'Edilité. Or non seulement ces suppressions ne sont pas chiffrées dans le message du Conseil communal, mais elles n'y sont même pas évoquées ! 80 places proches du centre-ville, ce n'est pourtant pas une bagatelle !

Le groupe démocrate-chrétien/Vert/libéral rappelle que les places de parc sont un facteur de qualité de vie pour une grande partie de la population et, très accessoirement, une source de revenu pour la caisse communale. La suppression de ces places ne doit pas se faire sans proposer à proximité la création d'un nombre comparable de places. Notre groupe déposera prochainement un postulat en ce sens.

Deuxième remarque : le pont de Zaehringen. Beaucoup d'encre a déjà coulé, sous ce pont. Nous nous devons néanmoins encore de rappeler au Conseil communal que Bourguillon est un quartier à part entière de notre ville et qu'une fermeture du pont de Zaehringen est très mal perçue à Bourguillon.

Je rappelle que Bourguillon n'a plus d'office postal. Chercher ou apporter un pli recommandé et effectuer toute autre opération à un guichet postal deviendrait, en cas de fermeture totale du pont, un parcours du combattant. Bourguillon pourrait se tourner naturellement vers Marly. Nous parlons certes de fusion, mais pour l'instant nous créons la confusion.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

Une fermeture totale du pont de Zaehringen à la circulation privée, telle que souhaitée par le Conseil communal et par nos collègues des partis de gauche, créerait des surcharges de trafic dans des zones résidentielles épargnées jusqu'à ce jour. Une telle fermeture totale isolerait en outre bien trop le quartier du Bourg. Le groupe démocrate-chrétien/Vert/libéral est d'accord pour une fermeture de ce pont au trafic de transit, mais il réitère très fermement sa demande d'une ouverture modulée, par exemple de manière identique à Lorette, c'est-à-dire une fermeture du lundi au samedi de 06h30 à 08h00, de 11h30 à 14h00 et de 16h00 à 19h00. Les exigences fédérales et cantonales ainsi que les bornes amovibles le permettent; le Conseil communal l'a confirmé.

Notre troisième observation concerne l'accessibilité du centre-ville, qui doit demeurer possible et aisée, à tout le moins pour les habitants et les clients des commerces déjà raréfiés ainsi que pour les touristes. Cette remarque est bien sûr liée aux précédentes (places de parc, fermeture du pont). Mais nous insistons sur l'accessibilité, car nous ne sentons même pas de véritable volonté du Conseil communal d'améliorer les transports publics et les parkings, pour amortir quelque peu la métamorphose imposée au Bourg. De même, les liaisons de transports public avec Bourguillon en particulier sont pour le moins insuffisantes, surtout en dehors des heures de pointe. Un postulat qui demande l'augmentation de la cadence prévue des bus vers et de Bourguillon sera déposé auprès du Conseil de l'Agglomération. Rédigé par un membre du PDC et soutenu par les représentants de la ville, à la navrante exception de nos collègues socialistes, ce postulat requiert une certaine équité entre tous les quartiers de Fribourg.

En conclusion, notre groupe approuvera l'arrêté proposé, mais il insiste pour que le Conseil communal évite de 'couper les ponts', que ce soit avec Bourguillon, avec le Bourg et avec les automobilistes en général."

Rapport du groupe socialiste

M. Christoph Allenspach (PS) fait la déclaration qui suit :

"Le groupe socialiste apporte à l'unanimité moins une voix, son soutien à la réalisation des mesures d'accompagnement du projet Poya, ainsi qu'à celles de la piste cyclable. Ces mesures d'accompagnement sont indissociablement liées au projet Poya et font partie intégrante du ce projet, comme le mentionne le Plan directeur partiel des transports du 28 novembre 2007, déjà cité par M. le Directeur de l'Edilité. La brochure d'information pour la votation populaire cantonale du 24 septembre 2006 cite une déclaration du Conseil communal de la Ville de Fribourg du 13 juin 2006 : 'la Ville de Fribourg s'engage à réaliser des mesures d'accompagnement conformément au Plan directeur partiel des transports. Un crédit d'investissement sera proposé au Conseil général dans le cadre du budget 2007.' (cf. brochure précitée, page 9).

L'interdiction de la circulation des voitures sur le pont de Zaehringen est mentionnée à la même page 9.

Aujourd'hui, nous sommes sept ans plus tard et à peine une année et demie avant l'ouverture du pont de la Poya. La demande de crédit qui nous est soumise arrive tout juste à temps pour ne pas retarder l'ouverture de l'ouvrage.

Il faut aussi relever qu'une grande partie des mesures que nous sommes appelées à décider ce soir aurait pu être prises un jour, sans faire partie des mesures d'accompagnement du pont de la Poya. Elles sont

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

indispensables à la sécurité des cyclistes et des piétons, mais également à la protection de plusieurs quartiers et de leurs habitants contre les nuisances croissantes du trafic motorisé de transit ou interne à ces quartiers. A titre d'exemple, je vous cite la route de Berne, où la montée est extrêmement dangereuse à cause d'un certain nombre d'automobilistes complètement irresponsables. Le chantier du pont de la Poya a à cause du comportement de certains aggravé la situation du fait que l'Etat n'y prête aucune attention. Autre exemple : La rue Joseph-Piller qui est devenue de plus en plus dangereuse et bruyante à cause du trafic de transit.

Pour ce qui est de la liaison cyclable vers Saint-Léonard, elle est attendue depuis extrêmement longtemps. Elle sera la bienvenue en assurant enfin une voie sécurisée. Je suis convaincu que le nombre d'usagers cyclistes qui l'emprunteront entre le centre ville et Saint-Léonard croîtra sensiblement.

En revanche, le groupe socialiste n'est nullement certain que les dispositions projetées soient suffisantes pour atteindre les objectifs visés. D'aucuns craignent de nouvelles difficultés, comme à la route de Sainte-Thérèse où la création d'une nouvelle voie de circulation risque d'attirer du trafic de transit supplémentaire. On peut légitimement avoir des craintes au sujet de la rue de la Neuveville dont la largeur risque d'être insuffisante pour les bus. De même, l'aménagement de places de parc à la route de Berne pourrait créer un grand danger pour les cyclistes dans le sens de la descente.

Nous laissons le soin au service de la Mobilité de mener régulièrement des enquêtes et au Conseil communal d'entreprendre par la suite si nécessaire des démarches complémentaires en cas de non respect des objectifs, comme le prévoit le plan partiel des transports déjà cité."

Rapport du groupe libéral-radical

M. Jérôme Magnin (PLR) fait la déclaration ci-après :

"La majorité du groupe libéral-radical ne soutiendra ni les mesures d'accompagnement, ni la piste cyclable projetée.

Concernant les mesures d'accompagnement, les Plans directeurs et les subventions fédérales ne doivent pas vous servir d'excuses. Lors de la votation populaire de 2006, il avait été promis aux citoyens que l'autorité disposerait d'une marge de manœuvre dans le choix de mesure, une liberté qui paraît avoir disparu aujourd'hui. Quant aux plans, je rappelle qu'il ne s'agit pas d'un outil immuable. Toute planification doit être adaptée aux circonstances actuelles et prévisibles. Lorsqu'elle ne l'est plus, il est de votre devoir de la réviser.

Durant la semaine, aux heures de pointe, les axes d'entrée, de sortie et de transit de la ville, soit la route de Villars, l'avenue du Midi, la route des Arsenaux, la route de la Fonderie, les extrémités du boulevard de Pérolles, la route des Alpes, la rue de Morat sont obstrués par la circulation. Il devient habituel de consacrer 30 à 45 minutes pour traverser la ville pour rejoindre une commune limitrophe.

Vous prétendez que vos mesures préserveront certains quartiers d'un report de trafic. Or, vous avez touché à des secteurs qui sont aujourd'hui déjà engorgés aux heures de pointe. Je pense en particulier à la route du Jura, à la rue Joseph-Piller, au Varis, à la rue de Morat. Sur le principe, nous ne voyons pas l'intérêt public d'une zone de rencontre à la

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

rue Joseph-Piller et considérons sa réalisation trop onéreuse. Son coût est de 770'000 francs, soit à peu près le montant versé par les parents de la ville au titre de participation aux frais d'accueil extrascolaire.

A l'avenue du Général-Guisan, le maintien d'un double trottoir et la suppression de places de parc nécessaires ne feront pas disparaître pour autant les véhicules du quartier.

Je vous invite enfin à venir en Basse-Ville aux heures de pointe pour constater de vos yeux qu'il y a déjà aujourd'hui des reports de trafic par la Grand-Fontaine et que la fermeture disproportionnée du pont de Zaehringen ne fera qu'amplifier le problème et l'étendre aux quartiers de l'Auge et de la Neuveville.

Au quotidien, nous avons tous pu tester vos nouveaux espaces de circulation, vos bornes, vos élargissements de trottoir, vos chaussées surélevées, vos zones de rencontre où cohabiteraient dans l'harmonie de gentils piétons et de méchants véhicules de plusieurs tonnes. Ce n'est pas en ralentissant le trafic et en rendant plus difficile le croisement des véhicules que vous limiterez la circulation et que vous rendrez la circulation plus fluide. En ce sens, vos mesures sont dogmatiques, erronées et inutiles.

En ciblant des lieux de passage indispensables, elles empireront la situation actuelle avec comme résultat une ville encore moins attractive, qui sentira encore plus le bouchon.

Evidemment libre à vous de nous présenter six mois après la mise en service des aménagements, un bref rapport établi par vos services qui expliquera que le débat purement émotionnel doit prendre fin, que vos mesures ont atteint leur objectif. Vous nous jouerez encore une fois la ritournelle comme avec l'avenue de la Gare, en présentant à la population des comptages exprimés en trafic journalier moyen pour mieux masquer le fait qu'aux heures de pointe, vos décisions ont généré une hausse des embouteillages.

Concernant votre second projet qui est un cadeau à 2,5 millions de francs consentis à l'Association transport et environnement – si j'ai bien compris –, vous pourrez annoncer aux habitants de Guin que bientôt, ils pourront venir à vélo à Fribourg sur des pistes qui leur seront dédiées. L'ATE et Pro Vélo vous en sauront certainement gré, contrairement aux habitants et aux commerçants de Bourguillon et du Bourg qui seront pénalisés sans fondement et à qui on ne propose rien.

Sur la forme, présenter la piste cyclable dans le même paquet est trompeur, car elle n'a rien avoir avec les mesures d'accompagnement du pont. Sur le fond, je ne perçois pas en quoi, dans le contexte actuel, une telle piste mérite d'être réalisée en priorité pour des coûts de 1'250'000 francs à charge de notre Commune. Doit-on vraiment vous rappeler que tous les automobilistes ne se transformeront jamais en cyclistes ? Le vélo n'est adapté ni aux besoins ni aux âges de chacun et le relief accidenté de la ville ne fera jamais du vélo le moyen de transport premier.

Dès lors, développer des infrastructures pour les cyclistes ne changera rien aux problèmes de mobilité du plus grand nombre.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, ce qui a échoué hier ne réussira pas demain. Vous paraissez rêver qu'un jour face à toutes les embuches que vous semez sur leur passage les automobilistes se laisseront ..."

(M. Rainer Weibel (Verts) s'emporte violemment.

Le Président donne un coup de clochette et le rappelle à l'ordre.)

M. Jérôme Magnin (PLR) poursuit :

"... que les automobilistes se laisseront et laisseront leur véhicule au garage. Votre réveil sera difficile car les électeurs n'apprécient pas qu'on les gouverne par un chaos délibéré. Le groupe libéral-radical n'est pas en train de vous parler de qualité de l'air ou d'émissions sonores liées au choix du bitume. Nous vous parlons d'une mobilité libre et fluide, comme d'un aspect essentiel de la qualité de vie et de l'attractivité d'une cité. Combien de personnes renoncent à venir manger en ville ou à y faire leurs courses à certaines heures en raison d'un temps de transport trop élevé ! Combien d'entreprises quittent ou ne s'installeront pas en ville en raison de la mobilité ! C'est ça la facture de votre politique actuelle. Les gens ont plus de voitures certes, mais la démographie explose. Fribourg n'est plus séduisante et les habitants qui le peuvent la quittent à la première occasion pour s'installer dans les environs, ce qui fait baisser vos rentrées fiscales et augmente par ailleurs le trafic de transit.

La crise de la mobilité a empiré ces dernières années et devient dramatique à chaque fois que la voie publique est en travaux.

Sur ces questions, le groupe libéral-radical développe un syndrome de Cassandra : plus il pressent les choses et moins il se sent écouté et cru par nos autorités. Aujourd'hui encore, vous ne nous entendrez pas, mais nous vous le disons quand même. Vous devez d'urgence mettre en place des états généraux de la mobilité. Les problèmes actuels doivent être ciblés et un concept global de mobilité enfin défini et chiffré.

Sur le principe, le PLR n'est pas opposé aux vraies zones piétonnes, ni aux pistes cyclables, mais il attend de la cohérence et des solutions qui assurent en premier lieu la fluidité du trafic motorisé, des places de parc en suffisances, bon marché, dans des endroits stratégiques, parfaitement desservis par les transports publics qui eux aussi sont à repenser.

Fribourg ne sera jamais plus comme auparavant. Il vous incombe de la réinventer, mais l'heure n'est plus à la mise en place de mesures isolées qui n'ont ni queue ni tête. Il ne s'agit plus de se cacher derrière des plans inadaptés ou l'expertise d'un ingénieur. D'autres villes en Suisse et en Europe ont relevé le défi. Il est temps que Fribourg se réveille. A défaut, au terme de vos mandats, vous ne laisserez pas une grande ville en devenir, mais une bourgade déclassée qui finira par s'intégrer dans la grande banlieue de Berne." (Applaudissements dans les rangs de la droite).

Rapport du groupe chrétien-social

M. Pierre-Olivier Nobs (PCS) s'exprime dans les termes ci-après :

"Avant de passer à l'intervention que j'ai préparée, j'aimerais d'abord remettre un peu l'église au milieu du village. Mon cher collègue

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

radical a l'air de dire que l'on en fait trop pour la mobilité douce. Il parle en particulier d'une piste cyclable dispendieuse. Permettez-moi une simple comparaison : le pont de la Poya coûtera vraisemblablement plus de 200 millions de francs et la piste cyclable 2,5 millions de francs. Si l'on compare le montant que l'on dépensera pour la voiture à celui destiné aux cycles, cette dernière somme ne constitue finalement que des cacahuètes.

A mon collègue DC/VL qui s'inquiète pour Bourguillon, j'aimerais rappeler que le PCS s'inquiète depuis fort longtemps pour les habitants de Bourguillon. Sachez M. G. Rhally, que lors de la précédente législature, notre groupe avait déposé un postulat à ce sujet. En accord avec les délégués de Fribourg, nous avons déposé un postulat similaire au conseil d'agglomération. Je crois avoir ouï dire, par des bruits de couloir, qu'une fameuse ligne dix tangentielle qui irait de Bourguillon à Givisiez en passant par le Bourg est dans les cartons des Transports publics fribourgeois. Si cette information se confirmait, nous aurions alors une solution pour la desserte de Bourguillon.

J'en viens à l'essentiel de mon intervention. Le groupe chrétien-social se réjouit de pouvoir enfin se prononcer sur un message qu'il attend depuis trop longtemps au sujet de ces mesures d'accompagnement, de toutes ces mesures d'accompagnement, y compris la fermeture du pont de Zaehringen. Au passage je relève que ce ne sont pas moins de 25'000 voitures par jour qui franchissent cet ouvrage. Or, le PDPT soumis indirectement à la votation de 2006 avec le projet Poya explique que l'on doit ramener ce nombre à 1'500 véhicules par jour. En d'autres termes, sans cette fermeture, nous ne respecterons pas le PDPT. Sans cette fermeture, les 85 millions de francs de subventions fédérales seraient très vraisemblablement perdues. En conséquence, sans mise en place de toutes ces mesures d'accompagnement, le nouveau franchissement de la Sarine – le pont de la Poya dont le coût est passé de 120 millions de francs à 211 millions aujourd'hui – deviendrait malgré lui et pour une période indéterminée un formidable itinéraire de mobilité douce, puisqu'il ne pourrait pas être ouvert à la circulation motorisée !

Le groupe chrétien-social constate que l'ensemble de ces mesures coûtera 5,7 millions de francs, soit 2,2 millions de francs de plus de ce qui nous avait été annoncé en catégorie III des investissements de la législature précédente. Cette augmentation de l'enveloppe globale est certainement très positive. Elle permettra notamment de réaliser une piste piétons/cyclables le long des voies de chemins de fer – sentier du Nord et sentier des Casernes – qui répondra mieux aux normes en vigueur. Elle améliorera la sécurité et la cohabitation de ces deux modes de déplacement doux. Il est en effet indispensable de garantir la sécurité des piétons, tout en renforçant la fluidité et l'attractivité de cet axe pour les cyclistes. Cette liaison de mobilité douce sera un maillon fort de la TransAgglo. Je le souligne pour mon collègue qui se demande pourquoi l'on aménage ce tronçon. Parle-t-il avec le représentant de son parti au sein des instances de l'Agglomération ? Cette TransAgglo reliera à terme Villars-sur-Glâne à Guin en passant par Fribourg. Elle aura une déclivité modeste, puisque sur une grande partie de son tracée, elle longera la ligne de chemin de fer. Comme tout le monde le sait, les voies de chemin de fer sont implantées selon un tracé à faible déclivité, ce qui est propice à la pratique de la bicyclette.

Le PCS demande au Conseil communal de s'engager en faveur de la création d'une zone 30 sur la partie supérieure du carrefour en dénivelé, afin de permettre aux cycles qui sortiront de cette piste piétons/cyclable de s'engager dans les conditions de sécurité les meilleures.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

2,7 millions de francs d'investissement net. C'est donc – on vient d'entendre la Présidente de la Commission financière – le montant réel que nous coûterons tous ces aménagements, dans la mesure où nous profiterons de subventions du Canton et de l'Agglomération pour réaliser des mesures aux quatre coins de notre commune. Il s'agit en réalité d'une somme modeste, modeste également en proportion des 211 millions de francs investis pour le pont de la Poya.

Du reste, le groupe chrétien-social est prêt à étudier de manière positive toute proposition de rallonge permettant d'améliorer qualitativement les mesures qui nous sont proposées ce soir. Le PCS pense en particulier à celles qui sont prévues pour la partie historique, comme à la Neuveville où le goudron ne devrait que provisoirement prendre la place des pavés sur les trottoirs. La même observation vaut pour l'aménagement de la rue Joseph-Piller. A la Neuveville, nous demandons également de corriger le tir, car les trottoirs projetés sont trop bas avec une hauteur de seuil de trois centimètres. Nous suggérons en outre de renforcer le sentiment de place urbaine au Pertuis, au bas des escaliers du Court-Chemin et dans l'espace public situé à la croisée du chemin de la Motta et du pont de Saint-Jean. Le groupe chrétien-social verrait d'un bon œil la réalisation de zones de rencontre à ces trois endroits. Nous demandons encore que lors des travaux, on prenne la peine de récupérer les précieux pavés qui sont cachés sous la chaussée actuelle, afin qu'il ne finissent pas simplement dans une décharge, mais qu'ils contribuent à court ou moyen termes à la revalorisation de notre site historique. Pour notre parti, c'est aussi cela le développement durable.

Pour ce qui est des comptages, le groupe chrétien-social prie le Conseil communal de ne pas les réaliser par l'entremise de notre excellent service de la Mobilité, mais de les confier à un bureau extérieur à l'administration dans le but d'éviter toute politisation ou polémique au sujet de leurs résultats. On évitera ainsi également de perdre du temps.

Enfin, nous regrettons que la piste de bus au bas de la route de Berne soit supprimée pour y adjoindre des places de stationnement. Certes, il ne s'agit pas d'un élément du message, mais cet élément est totalement imbriqué dans les mesures d'accompagnement. Nous attirons l'attention du Conseil communal sur les risques graves d'accident qu'une ouverture de portière peut occasionner pour l'utilisateur d'un vélo dévalant à vitesse élevée pareille pente.

Revaloriser notre cité, améliorer la qualité de vie de nos concitoyens, de nos enfants, leur donner des espaces, de la sécurité, renforcer les conditions cadres de notre économie locale, du commerce dans un quartier du Bourg sinistré, améliorer l'attractivité du tourisme d'une ville qui possède un joyau qui est fort mal mis en valeur, c'est ce que le pont de la Poya peut nous offrir comme chance.

A nous de nous de nous en donner les moyens. C'est pourquoi le groupe chrétien-social fidèle à ses valeurs et à sa vision d'avenir pour notre cité soutiendra à l'unanimité cette demande de crédit."

Rapport du groupe des Verts (suite)

Mme Christa Mutter (Verts) déclare ce qui suit :

" Permettez-moi de vous présenter la seconde partie de la prise de position de notre groupe, comme nous l'avons prévu dès le départ. Je dois souligner que la solution préconisée par M. J. Magnin est assez

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

tentante, comme vient du reste de le remarquer M. P.-O. Nobs. Je serais en effet assez tentée de renoncer à la mise en œuvre de ces mesures d'accompagnement avec comme conséquence logique l'impossibilité d'ouvrir cet ouvrage au trafic ! On ferait ainsi aussi un cadeau de plus de 80 millions de francs à la Confédération qui ne versera pas de subvention si la totalité des mesures d'accompagnement n'est pas réalisée. Malheureusement, cette solution ne se concrétisera pas et nous aurons donc besoin de quelques mesures d'accompagnement. Toutefois, l'incohérence ne fait pas trop peur tant au parti radical qu'à M. Magnin. Ce sont eux qui ont demandé ce projet et qui l'ont voté dans sa totalité. Mais ce sont les mêmes aujourd'hui qui s'en distancient au moins partiellement aujourd'hui ! Ils ont encore de beaux jours devant eux, de même que l'incohérence.

Ich werde jetzt noch auf deutsch sprechen, damit die Deutschsprachigen ihren Teil hier heute verteidigen können. Diese Massnahmen, wie wir schon unterstrichen haben, sind nötig. Sie sind das absolute Minimum, das zu realisieren ist und wir sind überzeugt aus den Erfahrungen, die in anderen Gemeinden gemacht werden, dass sie sich als ungenügend erweisen werden. Wir möchten deshalb den Gemeinderat schon heute anfragen, dass er ohne Verzögerung die Zählungen an ein auswärtiges Büro vergibt. Wir sind einverstanden mit dieser Forderung. Auch, dass er schon eine Botschaft, ein Konzept, vorbereitet zur Verstärkung dieser Massnahmen ab Sommer 2015, um die dann sicher stark belasteten Quartiere, insbesondere den Stadtberg, das Juraquartier, vermutlich auch die Unterstadt, die Grand-Fontaine, vom zunehmenden Transitverkehr, von diesem parasitären Verkehr, zu entlasten."

J'aimerais évoquer un aspect qui n'a pas encore été abordé. C'est celui du financement. Il s'agit d'une épine qui est restée dans notre pied depuis 2005. Pour la réalisation de ces mesures d'accompagnement, il était tout à la fois possible, facile et indispensable d'obtenir un subventionnement à 100 %, à raison de 50 % par la Confédération et de 50 % par le Canton. Mais, en 2005, dans sa grande sagesse, le Conseil communal a décidé non sans une certaine arrogance et une certaine obstination, que la Commune paierait la moitié, voire la totalité de ces mesures. Je cite : 'La construction du pont de la Poya mettra en place les conditions cadres permettant à la Commune de Fribourg d'améliorer la qualité de vie de ses habitants, de protéger et de mettre en valeur son centre historique. De ce fait, ces mesures d'accompagnement devront en principe être prises en charge par la Commune.'

C'est le Conseil communal de 2005/2006 qui a refusé ou qui n'a pas sollicité de participation financière de l'Etat. Nous nous retrouvons aujourd'hui dans la situation où le Canton ne paiera rien pour ces mesures d'accompagnement – contrairement à ce qui est affirmé dans le message-. En réalité, c'est la Confédération qui prend à sa charge la moitié de cet investissement, le Canton se contentant de transférer cette aide de la Confédération. Or, comme ces mesures d'accompagnement sont exigées tant par la Confédération que par l'Etat, il était très facile, comme l'a fait Granges-Paccot, d'obtenir la prise en charge totale de cette opération par les instances supérieures. Il était même très facile d'obtenir plus de moyens pour des mesures supplémentaires et pour opter pour des solutions urbanistiques plus modernes et plus soignées. Il aurait sans doute été facile d'obtenir de nouveaux systèmes de gestion de trafic plus performants. En la matière, il n'y a quasiment rien de prévu. En juillet 2005, les Verts ont incité le Conseil communal à adresser une requête au Canton pour que l'Etat prenne à sa charge ce financement. Le Conseil communal n'en a pas tenu compte. Ces millions de francs perdus ont certes été bien investis, mais on aurait pu trouver des solutions encore meilleures.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

Je ne peux que le regretter et je prie le Conseil communal d'adresser tant à la Confédération qu'au Canton une demande d'aide financière pour les mesures qui devront être mises en place à partir de 2015.

J'aimerais encore dire deux mots à propos de deux quartiers. Dans le quartier du Jura, nous sommes assez catastrophés qu'on prévoie des élargissements de chaussée pour aménager de nouvelles voies de présélection. En d'autres termes, la Commune va financer des mesures de modération du trafic sur certains tronçons, et dans le même temps aménager ce qui sera de nouveaux aspirateurs à voitures ! Comme la Direction des TPF, nous réclamons depuis longtemps la création d'une voie de bus en site propre sur la route du Jura. Il devrait être possible d'aménager un couloir de bus en site propre de la place Georges-Python jusqu'à la Chassotte, plutôt que de favoriser une fois encore le trafic automobile. Techniquement, c'est possible, c'est réalisable et ce ne serait même pas très cher. Il faut véritablement rendre les conditions de circulation des transports publics plus attractives, si on veut offrir une véritable solution de rechange performante aux automobilistes afin de supprimer les bouchons qu'a si bien décrit M. Magnin. Nous aimerions qu'une solution soit rapidement trouvée. A cette fin, nous avons déposé un postulat au Conseil d'Agglomération.

Quant au quartier d'Alt, il œuvre depuis longtemps afin de bénéficier de bonnes mesures d'accompagnement. La zone de rencontre est une excellente solution pour le centre de quartier, pour tout le secteur à proximité de la BCU. Malheureusement, manque encore tout le lien entre le Varis et la rue de Morat. Malheureusement aussi, reste le giratoire près de l'Université de Miséricorde, qui s'est révélé déjà mortel et qui devra être remplacé par un prolongement des zones de rencontre afin de créer un véritable campus dans tout ce secteur. Nous désirons que cet élément soit introduit dans le futur plan.

Nous saluons le nouvel axe cyclable et piéton qui sera créé sur le sentier du Nord et le sentier des Casernes, mais nous avons demandé à maintes reprises au Conseil communal et à l'Edilité de prendre des mesures de sécurité pour les piétons. Cette liaison cyclable est réalisée sur un cheminement piéton aujourd'hui interdit aux vélos, en principe – on doit le dire -. Il est nécessaire de prendre des dispositions pour la protection des piétons. En effet, un vélo usuel roule plus vite sur cet axe que la vitesse autorisée pour un vélo électrique ! Or, ce chemin est emprunté quotidiennement par de petits enfants qui se rendent à l'école, ainsi que par des personnes âgées qui se promènent. Il est indispensable de poser un revêtement différencié pour les cyclistes et pour les piétons.

MM. les Conseillers communaux, je n'aimerais pas qu'on me réponde que ce n'est pas possible, parce que la largeur minimale de la liaison ne le permet pas. C'est vous-mêmes qui avez réduit la largeur de ce chemin juste en dessous du minimum au-delà duquel il faut mettre en place une séparation complète. En outre, lorsque vous nous soumettez des plans de ce type, nous aimerions qu'à l'avenir vous nous fournissiez des plans complets et pas seulement par courriel une heure avant la séance, et encore aux seuls membres de la Commission de l'Edilité, afin que tous les membres de ce conseil puissent également comprendre les mesures en lien avec la signalisation.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

C'est dans le sens de ces considérations et comme premier pas vers une vraie modération de trafic en ville, le groupe Verts votera ce crédit."

M. Pierre-Alain Perritaz (PS) déclare ce qui suit :

"A titre personnel, et contrairement au groupe socialiste, je ne soutiendrai pas ce crédit. Je m'exprimerai essentiellement au sujet des transports publics que je connais particulièrement bien.

Je me réjouis d'apprendre que ces mesures d'accompagnement devraient entraîner un transfert modal vers les transports publics, mais encore faudra-t-il que les bus puissent rouler correctement. En effet, plusieurs de ces mesures compliqueront le passage des bus. Je vous en cite quelques-unes. A l'avenue du Général-Guisan, la place sera insuffisante suite à la construction du nouvel îlot. En cas de manifestation ou de travaux au centre ville, les bus sont détournés par la rue Joseph-Piller et le Varis, où ils ne pourront plus se croiser.

Pour moi, le point noir principal entraîné par ces mesures se trouvera à la rue de la Neuveville. Chaque fois qu'un bus croisera un autre véhicule dans cette rue, il devra monter sur le trottoir avec tous les dangers que cela peut provoquer pour les piétons, surtout quand on sait qu'il y a dans ce quartier une école, un home médicalisé et une institution pour personnes handicapées. A mon avis, il aurait été plus judicieux d'aménager l'arrêt de la Neuveville comme celui du Pertuis avec un rétrécissement de la chaussée. Cette solution aurait permis aux bus de croiser d'autres véhicules correctement et aux piétons d'être en toute sécurité sur les trottoirs.

En conclusion, je ne suis pas opposé aux mesures d'accompagnement du projet Poya, mais je souhaite qu'elles respectent un peu mieux les dimensions des bus et qu'elles soient un peu plus raisonnables à l'égard des transports publics."

M. Jean-Noël Gex (PLR) s'exprime également à titre personnel :

"Je voudrais relever le dilemme auquel nous sommes confrontés en devant nous prononcer sur un paquet de mesures. Si je pourrais être d'accord avec les mesures d'accompagnement qui seront un mal nécessaire, je me pose malgré tout quelques questions quant au calendrier et au coût final de cette opération. On nous a clairement dit que si ces mesures s'avéraient insuffisantes, il y aurait une rallonge. On ne sait donc pas jusqu'où cela peut finalement aller.

Je ne saurais pas non plus être d'accord avec la suppression de places de parc à l'avenue du Général-Guisan pour l'aménagement d'une piste cyclable, alors que simultanément, dans le même secteur, on offre une liaison cyclable pour 2,5 millions de francs.

Quand j'entends M. P.-O. Nobs nous dire . 'Surélevons encore les trottoirs de la rue de la Neuveville' ou d'autres proposer de supprimer dans le quartier du Jura une voie de circulation au profit d'un couloir réservé aux bus, je suis en droit de me demander sur quoi nous sommes appelés à voter. S'agit-il des aménagements dont les plans sont annexés au message ou bien d'autres choses encore ? Vote-t-on sur le contenu du mes-

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

sage n° 24 ou bien prévoit-on encore d'autres aménagements ? Si ce devait être la seconde solution, je dois dire que je devrais quant à moi soit m'abstenir, soit même m'opposer à ce crédit."

M. Pierre Marchioni (UDC) intervient comme suit :

"Dans le cadre de la discussion concernant le message n°24, je souhaite poser les quatre questions suivantes :

- 1. Dans le but d'augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes, mais aussi pour garantir une meilleure fluidité du trafic, n'aurait-il pas été indiqué de profiter des travaux entrepris pour aménager un passage souterrain au niveau de l'intersection du chemin du Nord et de l'avenue du Général-Guisan pour rejoindre le sentier des Casernes ? En effet, le relief du terrain s'y prête parfaitement et cette mesure aurait été un plus important tant pour la mobilité douce que pour le trafic routier.*
- 2. Je souhaite connaître la provenance des bordures et des pavés posés dans les différents aménagements prévus.*
- 3. Les services compétents de l'Edilité seront-ils engagés dans la concrétisation des mesures d'accompagnement, notamment dans les travaux de marquages routiers ? Si tel n'est pas le cas, quelles en sont les raisons ?*
- 4. Concernant le chemin cyclable et piéton du sentier du Nord et du sentier des Casernes, des mesures sérieuses sont-elles envisagées pour prévenir les dépôts sauvages de déchets de tout genre qui font de l'entrée de cette ville un dépotoir de bidonville depuis des années ? Ce constat vaut également aux pieds des immeubles bordant le côté droit à l'intersection des ligne ferroviaires Fribourg – Berne et Fribourg – Morat ?"*

M. Rainer Weibel (Verts) fait la déclaration ci-après :

"J'aimerais d'abord adresser mes excuses à M. J. Magnin suite à ma réaction émotionnelle. Ce qui m'a touché dans votre intervention, c'est que vous avez employé un langage qu'on entendait en 1965. Je ne sais pas quel est votre âge, mais moi j'ai près de 65 ans et je me souviens de ce que disaient certains aménagistes. Il s'agissait d'ouvrir la ville à la voiture, même les cités médiévales. Ca n'est plus possible. Il n'y a plus d'espace.

J'ai ensuite une autre préoccupation : ce sont les habitants de Fribourg. Les habitants, ce sont eux qui paient les impôts. Or, nous avons besoin aussi de bons contribuables et donc d'habitants de la classe moyenne et même de la classe supérieure. Si on livre totalement la ville à la voiture, Fribourg ne fonctionnera plus et on chassera les gens.

J'ai surtout promis à mon quartier de l'Auge de prendre la parole ce soir pour le défendre. En effet, le quartier de l'Auge ne bénéficiera quasiment d'aucune mesure en sa faveur dans le programme qui nous est présenté. Or, il y a certains risques. Certes, le quartier de l'Auge a fait opposition à ces mesures d'accompagnement, mais il s'agit d'une opposition constructive. Il est favorable à la fermeture au trafic privé du pont de Zaehringen et est en soi favorable à ces mesures. Nous avons toutefois

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

peur qu'en cas d'opposition à l'ensemble du projet, il n'y ait une procédure qui traîne pendant des années et des années et que nous ne bénéficions ainsi pas de la seule mesure qui nous intéresse et qui est l'aménagement de la place du Petit-Saint-Jean. Nous déplorons que la Ville n'entreprenne pas l'aménagement de la seule place de Fribourg qui ait été libérée grâce à ses habitants de tout parage de véhicule. Or, cette place du Petit-Saint-Jean est prête à accueillir tous les habitants, tous les visiteurs et tous les touristes, mais elle demeure sans aménagement depuis des années. Il est aussi urgent de limiter la vitesse des automobiles à cet endroit. Alors que la Confédération était sans doute prête à financer la moitié de cette opération qui coûtera peut-être un million de francs, on a raté cette chance."

M. Jean-Frédéric Python (CV/GL) erklärt :

"Der Besuch der Poyabrücke und dieses ganze Projekt war sehr interessant und ich bin auch versichert, dies hat uns der Kantonsingenieur bestätigt, dass auch die TPF-Busse durch die Galerie und um den Kreisel fahren können. Einmal die Brücke geöffnet für den Verkehr, muss man natürlich auch andere Alternativvarianten suchen. Der Vorschlag des Kantons und des Gemeinderats ist einfach die Zähringerbrücke zu schliessen.

Votre proposition de fermer totalement le pont de Zaehringen à la circulation et de transférer la totalité du trafic sur le nouveau tracé dès l'ouverture du pont de la Poya équivaut à mettre la charrue devant les bœufs. Il ne faut pas croire qu'avec la fermeture totale du pont de Zaehringen, il y aura moins de voitures en ville. Il ne faut pas croire que les axes sur lesquels le flux de véhicules se déversera seront moins engorgés comme par magie. On ne fera que reporter le trafic dans les quartiers d'habitation et dégrader la qualité de vie de tous ces quartiers.

Y a-t-il des alternatives ? A-t-on étudié d'autres variantes ? Quels sont finalement les objectifs que la Ville entend atteindre avec ce projet ? La Commune a-t-elle une vision d'ensemble sur ces flux de trafic qui la traversent aux heures de pointe ?

Je vous rappelle qu'avec la fermeture à la circulation de l'avenue de la Gare, le nombre de problèmes sera encore bien plus élevé à Fribourg. Alors, pourquoi ne pas procéder par étapes ? Si le nouveau tracé du programme Poya est aussi attractif qu'on le croit – puisque sinon on ne l'aurait pas construit – il y aura de toute manière un report de trafic d'au moins 50 %. Pourquoi dans ces conditions, vouloir encore bloquer les axes qui sont aujourd'hui déjà surchargés ? A titre d'exemple, je prends le cas de quelqu'un venant de Bourguillon et se rendant en ville. Il devra passer par le pont de la Poya, puis la rue de Morat, pour transiter par la place de la Grenette, puisque le Varis sera bouché pour se retrouver, en empruntant la route des Alpes, à la place Georges-Python ! Bien sûr, le trajet sera un peu plus long, mais je me retrouverai au même endroit. Dans ces conditions, pourquoi ne pas laisser ouvert à certaines heures, et le soir, le pont de Zaehringen ? Pourquoi fermer ce pont aux scooters ? Pourquoi dépenser 160'000 francs pour installer des bornes qui danseront comme des chaises musicales entre tous les bus et les taxis qui franchiront, malgré tout le pont de Zaehringen ? Je ne parle pas des éventuelles pannes que connaissent les bornes rétractables posées dans d'autres rues.

Pourquoi les habitants de la rive gauche de la Sarine pourront-ils continuer à venir en voiture dans le quartier du Bourg, qui ne sera

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

pas fermé à la circulation, alors même qu'ils disposent de trois lignes de bus pour s'y rendre et qu'il existe de nombreuses places de parc à la périphérie du quartier ? Quant aux habitants de la rive droite, ils devront faire un grand détour, un long détour surtout aux heures de pointe pour arriver à destination. Quelles sont les alternatives pour ces habitants de la rive droite, en particulier pour ceux de Bourguillon, mais également pour ceux du Schoenberg ?

Dans le message, je n'ai vu aucune mesure d'accompagnement en leur faveur, car il y aura forcément aussi un report de trafic à travers le village de Bourguillon. Je ne vois aucune proposition pour ces concitoyens, comme l'augmentation du nombre de bus, en particulier aux heures de pointe ou l'installation de deux stations de vélos libre-service, pourquoi pas ! Il n'y a aucune volonté de prendre contact avec ces habitants, aucune volonté de chercher des solutions ou de présenter des propositions pour compenser, ne serait-ce qu'un tout petit peu la fermeture du pont de Zaehringen.

Comme vous le savez, l'école, la poste, les commerces et toute la vie sociale se trouve pour nous du côté de la rive gauche de la Sarine. Alors, pourquoi toujours vouloir choisir la voie de la confrontation, même si près de 50 % des citoyens sont opposés à cette fermeture totale du pont de Zaehringen ?

Je vous prie de faire usage, cher Conseil communal, de votre petite marge de manœuvre. Vous avez encore la possibilité de trouver des options. Avec un peu de fantaisie, ce doit être possible. On pourrait, par exemple, procéder par étapes pour cette fermeture. On peut aussi imaginer, si nécessaire, de réaliser une zone 30 ou de rencontre dans le quartier du Bourg. Il y a, dans le message, un crédit de 3 millions de francs qui pourrait être utilisé immédiatement à cette fin. Ce serait une manière de valoriser tant le Bourg que la Cathédrale.

En faisant preuve de fantaisie, on pourrait imaginer de n'autoriser que les véhicules électriques à traverser le pont de Zaehringen ou les véhicules dont la cylindrée est inférieure à un litre – pourquoi pas ? - , ou encore les véhicules avec un numéro d'immatriculation pair un jour et impair un autre jour, voire uniquement les véhicules avec deux occupants, ou enfin par une régulation lumineuse. Il existe une multitude d'exemples qui peuvent nous inspirer. Inspirons-nous de l'exemple de Bulle, ce n'est pas si loin. Il existe une route d'évitement avec des mesures de modération du trafic, mais sans fermeture et isolement du centre ville. Comme autre exemple, je peux citer la ville de Berne où il est possible de passer devant la gare et même devant le Palais fédéral avec sa voiture. Finalement, je devrais également pouvoir continuer à passer près de la Cathédrale, pour autant qu'on fasse preuve d'un petit peu de fantaisie. Il existe des alternatives qui méritent qu'on y réfléchisse."

Pause

La séance est interrompue pour une pause de 21.30 à 21.45 heures.

M. Diego Frieden (PCS) déclare ce qui suit :

"Je n'entends pas prolonger les débats. Je souhaite simplement reprendre à mon compte les propos de notre collègue R. Weibel.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

Certes, je n'ai pas encore 65 ans comme lui, mais je suis aussi d'une certaine manière un enfant de la Basse-Ville. J'y ai vécu longtemps et je ne peux que regretter que le véritable joyau de notre cité qu'est la place du Petit-Saint-Jean soit laissée à l'abandon. Je ne peux que répéter les arguments que M. Weibel a développés avec une grande habileté et qu'il est essentiel d'intégrer à cette planification et à ces travaux la place du Petit-Saint-Jean. C'est capital pour le tourisme et pour la valorisation de notre Vieille-Ville que l'Europe et le monde entier nous envie. S'ils ne le font pas, c'est qu'ils ne la connaissent pas encore."

M. Jérôme Magnin (PLR) s'exprime comme suit :

"M. R. Weibel, j'ai entendu votre émotion et j'accepte volontiers vos excuses. Malheureusement, l'émotion embue parfois l'esprit, et empêche d'entendre le propos jusqu'au bout. Jamais il n'a été question dans mes propos de refaire de l'automobile la reine des transports en ville."

Le PLR a toujours soutenu la réalisation du pont de la Poya et continue à le faire. Mais on nous parle ce soir de mesures et du pont, comme si ces mesures étaient indépendantes d'une politique générale de la mobilité. Elles paraissent utiles, si on ne prend en considération que le seul pont de la Poya, mais si on les inscrit dans le contexte global et la situation générale de la mobilité à Fribourg, je crains qu'elles ne soient inutiles. Il ne faut pas regarder l'arbre qui cache la forêt, mais la forêt dans son ensemble. Voilà notre reproche."

M. Jean Bourgknecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité, déclare ce qui suit :

"Beaucoup de choses ont été dites ce soir. Je ne répondrai pas – vous le comprendrez aisément- à toutes les interventions en détail. En revanche, j'émettrai un certain nombre de considérations générales. Dans la mesure où certaines interventions ne concernaient pas la Direction de l'Edilité ou le service du Génie civil, mais la Direction de la Mobilité, mon collègue, M. T. Steiert répondra sur un certain nombre de points."

Les mesures d'accompagnement qui vous sont présentées sont décrites par certains comme trop restrictives, par d'autres comme trop larges pour atteindre l'objectif fixé. C'est certainement la preuve que le Conseil communal suit une ligne médiane capable de rassembler et qui est très probablement juste. Je constate aussi que chacun ou presque se croit un spécialiste en matière de politique de circulation, alors que les mesures d'accompagnement ont fait l'objet d'analyses approfondies de la part des différents services tant cantonaux que communaux."

Cela dit, certaines des remarques de détail émises seront examinées pour voir si dans un cas ou l'autre, il y a quelques possibilités d'adaptation sans remettre en cause l'ensemble de ce programme, dont les dispositions ont fait l'objet de mises à l'enquête publique. Nous ne pourrions pas recommencer une nouvelle procédure qui ne ferait que retarder encore plus la mise en œuvre de ce projet."

Comme je l'ai relevé en entrée en matière, les mesures d'accompagnement ont pour but de protéger le quartier du Bourg du trafic de transit et d'éviter le report de la circulation dans les quartiers. Il ne s'agit pas, comme d'aucuns le souhaiteraient, de réduire de manière générale le trafic à Fribourg. Une telle réduction impliquerait de prendre d'autres dispo-

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

sitions – ce qui serait possible – que celles prévues dans le cadre du PDPT et de ce projet. En revanche, conformément au PDPT, nous devons respecter le plafond de trafic fixé. Je rappelle que douze mois avant la mise en service de l'ouvrage, des comptages devront être réalisés; six mois après l'ouverture du pont, de nouveaux comptages et contrôles seront effectués pour voir si les objectifs du PDPT sont atteints ou non. Si tel ne devait pas être le cas, il faudrait compléter les mesures d'accompagnement puis opérer de nouveaux contrôles. Toujours en vertu du PDPT, au plus tard deux ans après l'ouverture de l'ouvrage, les objectifs fixés devront avoir été atteints. En d'autre terme, cela signifie que si les mesures qui vous sont soumises aujourd'hui se révèlent insuffisantes, nous n'aurions alors pas d'autre choix que de revenir devant le Conseil général avec d'autres propositions de modération de trafic plus fortes.

Certaines des considérations émises par des représentants des groupes – je remercie au passage ceux qui ont apporté leur soutien à ce projet – appellent de ma part quelques commentaires. Le problème de la suppression des places de parc a été évoquée notamment par le représentant du groupe DC/VL. Il n'y a aucune volonté délibérée du Conseil communal de supprimer des cases de stationnement. En revanche, leur suppression est nécessaire que ce soit à l'avenue du Général-Guisan ou à la rue Joseph-Piller, afin de réaliser des bandes cyclables des deux côtés de la chaussée ou de créer une zone de rencontre.

La première de ces mesures est en outre conforme au Plan directeur sectoriel des deux roues légers. Les enquêtes réalisées démontrent du reste que ces cases de stationnement sont à l'heure actuelle sous-utilisées, et que leur taux d'occupation est faible. On sait que ces places sont souvent occupées par les véhicules de personnes extérieures au quartier, en particulier des recrues. La suppression de cette soixantaine de places ne devrait donc pas avoir de conséquences trop fortes pour les habitants.

A la rue Joseph-Piller, seules huit places seront supprimées. En revanche, comme vous avez pu le voir, 34 cases de stationnement supplémentaires sont prévues à proximité de la route de Berne dans le sens de la descente.

De manière plus générale, le Conseil communal a le souci d'aménager des places de parc en nombre suffisant. C'est le cas notamment dans le cadre des réflexions consacrées au futur plan directeur de la ville historique. C'est ainsi qu'en ce qui concerne le quartier du Bourg, les discussions s'orientent vers l'idée d'y disposer de suffisamment de places de parc à la fois intra-muros et extra-muros pour répondre au besoin des habitants, des pendulaires qui ont véritablement besoin de leur voiture et des clients des commerces. Ce plan directeur de la ville historique sera prochainement soumis au Conseil communal. Il est présentement à l'examen de la commission d'aménagement. Ce plan sera mis en consultation soit avant l'été, soit après l'été, parce que nous éviterons de le faire pendant les vacances.

Je rappelle par ailleurs qu'un parking de liaison de 296 places est prévu au centre-ville entre les parcs souterrains de Manor et de Fribourg-centre. Le Conseil communal est intervenu à plusieurs reprises auprès du Conseil d'Etat pour que le parking du bâtiment des Finances à la rue Joseph-Piller puisse être également utilisé le soir et le week-end par la population et ne soit pas tout simplement fermé. Malheureusement, jusqu'à

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

présent, nous n'avons reçu que des réponses négatives des services intéressés du Canton.

Pour ce qui est de l'accessibilité au centre-ville, il convient de souligner que les axes structurants ne sont pas touchés, même s'il est vrai que les voies de desserte urbaine – c'est-à-dire internes à la ville – sont effectivement touchées par ces mesures d'accompagnement. Il convient de ne pas perdre de vue que ces mesures ont pour but d'éviter le trafic de transit. Il est important de les mettre en œuvre, qu'il s'agisse d'aménager un certain nombre de gendarmes couchés, de rétrécissements de chaussée ou de zones de rencontre. L'accessibilité au centre-ville n'en demeure pas moins garantie tant pour les habitants que pour les visiteurs clients. La diminution du trafic au centre-ville signifiera également une plus grande fluidité de la mobilité et une meilleure accessibilité. Pour les TPF, la mesure qui contribuera le plus à l'amélioration de leur desserte, c'est précisément la fermeture du pont de Zaehringen au trafic privé. Cette mesure libérera le quartier du Bourg de tout le trafic de transit qui provoque de nombreux bouchons et de grosses difficultés aux transports publics.

Quant à la fermeture du pont de Zaehringen, je crois qu'il ne faut se tromper de débat. Ce n'est pas aujourd'hui que nous traiterons de cette mesure. Je rappelle simplement qu'elle a été publiée par le Service des ponts et chaussées. La procédure est en cours aujourd'hui auprès du Tribunal cantonal. Que cette fermeture suscite certaines craintes, c'est vrai. On peut le comprendre compte tenu des changements qui en découleront. Ce sont des craintes qui se manifestent partout avant la mise en place d'un tel système de mobilité. Une fois que ces mesures sont en place, très souvent, ceux qui les redoutaient et qui s'y opposaient en sont satisfaits. Ainsi à Sion ou à Sierre en Valais, les commerçants qui s'étaient opposés à l'époque à des mesures similaires de modération de trafic très contraignantes y sont maintenant tout à fait acquis. Je me permets tout de même de relativiser l'impact de la fermeture du pont de Zaehringen pour le quartier de Bourguillon, dans la mesure où le détour représente, selon le calcul de l'époque des services du Canton, 2,6 km pour se rendre dans le quartier du Bourg. Cela représente peut-être cinq minutes de plus en voiture. Cela ne signifie en tout cas pas que le Bourg devienne inaccessible aux automobilistes de Bourguillon.

Il y a en tout 17 recours contre ces mesures de circulation publiées par le Service cantonal des ponts et chaussées, dont 14 pour la fermeture du pont de Zaehringen. Ce chiffre n'est pas énorme, si on le compare aux 140 recours déposés à l'époque contre la mise en sens unique de l'avenue de la Gare le nombre d'oppositions est nettement moindre aujourd'hui.

J'en viens à l'intervention de M. P.-A. Perritaz. Les TPF ont émis des remarques dans le cadre de la mise à l'enquête du projet. Ces remarques ont fait l'objet de discussions entre les services cantonaux et les TPF. Des adaptations ont été apportées au projet, même s'il est vrai que toutes les requêtes de la compagnie n'ont pas été reprises. Une partie l'a été. Les mesures proposées permettront aux bus des TPF de circuler – je ne dirais pas normalement – mais de circuler quand même. Je veux dire qu'il n'y aura pas de gendarmes couchés infranchissables pour les bus. A la rue de la Neuveville, des possibilités de croisement existeront. Quant à la rue Joseph-Piller, la largeur de la voie de circulation sera de six mètres, ce qui permet à deux véhicules de se croiser.

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

Quelles seraient les conséquences d'un non ou d'un refus du crédit ce soir ? Cela signifierait en premier lieu que le pont de la Poya ne pourrait pas être ouvert. Nous devrions peut-être nous lancer dans une autre procédure. Nous ne serions évidemment alors pas prêt pour 2014. Dans ce contexte, je ne peux que vous encourager à accepter ce crédit.

M. C. Mutter a parlé du financement de ces mesures d'accompagnement. Il est exact, comme relevé dans le message, que les 50 % de subventions pour le projet émanent de la Confédération qui les verse au Canton et que ce dernier nous les reverse. Du reste, dès le départ, il nous a toujours été dit que ces mesures d'accompagnement seraient financées pour moitié dans le cadre du projet global du pont de la Poya. Il est également vrai que les mesures d'accompagnement réalisées par la Commune de Granges-Paccot sont assumées financièrement pour moitié par la Confédération et pour l'autre moitié par l'Etat. Cette différence de traitement de la part du Canton est due au fait que celui-ci estime que la commune de Granges-Paccot enregistrera un report de trafic supplémentaire ou qu'en d'autres termes elle ne subira que des effets négatifs de l'ouverture du pont de la Poya, alors qu'au contraire, la ville de Fribourg en bénéficiera en particulier le quartier du Bourg. Voilà le motif avancé pour justifier le fait que Fribourg n'ait pas droit à une subvention cantonale s'ajoutant à celle de la Confédération.

Je répondrai rapidement et de manière télégraphique à la série de questions de M. P. Marchioni.

- 1. L'aménagement d'un passage sous-voies aurait très fortement renchéri le coût de la liaison cyclable. Pour l'instant, on y a renoncé, mais cela ne signifie pas que cela ne pourrait pas se faire un jour. Pour l'heure, ce serait une opération trop onéreuse.*
- 2. C'est un bureau d'urbanisme, en collaboration avec le service des Biens culturels, qui a choisi les pavés et donc leur provenance notamment pour la zone de rencontre de la rue Joseph-Piller. Il est de même pour les bordures. Je ne peux donc pas vous dire ce que ce sera.*
- 3. Il va de soi que l'Edilité soit totalement impliquée dans la réalisation de ces mesures.*
- 4. Quant aux dépôts de déchets sauvages, nous installerons des poubelles le long de la piste cyclable. Celle-ci bénéficiera également d'un éclairage qui sera identique pour l'ensemble du tracé de la TransAgglo. C'est l'Agglomération qui est en train d'étudier en détail leur mise en place.*

M. R. Weibel a pris la parole au nom du quartier de l'Auge et a fait part des souhaits de ce quartier quant à l'aménagement de la place du Petit-Saint-Jean. Le pavage de cette place fait partie du Plan directeur d'Agglomération. Des montants figurent au plan financier pour cette opération dans les années 2015 – 2018. Il s'agit d'un projet de priorité A du Plan directeur d'Agglomération. Il n'est nullement certain que la Confédération aurait pris en charge le pavage complet de la place du Petit-Saint-Jean dans le cadre du subventionnement des mesures d'accompagnement. Ne rien faire en matière de circulation – je crois que c'est ce que j'ai entendu de la bouche de M. J. Magnin – entraînerait ce que vous-même avez appelé un chaos délibéré. Vous estimez quant à vous que ce sont les mesures présentées par l'Etat et la Commune qui mèneraient à ce chaos, je puis

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

vous assurer que si aucune mesure n'est prise avec la hausse actuelle du trafic, c'est bien de ne rien faire qui entraînera le chaos. Les mesures qui vous sont présentées aujourd'hui permettront de limiter les effets néfastes d'un trop important report de trafic dans les quartiers.

En conclusion, au nom du Conseil communal, je souligne une dernière fois l'importance de ces mesures d'accompagnement qui font partie intégrante du projet Poya. Je vous prie de voter l'arrêté tel qu'il vous est soumis."

M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, s'exprime comme suit :

"Je serai très bref, mais il est important d'ajouter quelques points concernant plus particulièrement la mobilité.

Au représentant du groupe DC/VL, j'aimerais rappeler que si les mesures d'accompagnement sont peut-être très mal perçues par certains à Bourguillon, mais pas par tout le monde. Bien des habitants de Bourguillon sont en parfait accord avec les mesures prévues, y compris la fermeture du pont de Zaehringen. Quant à une ouverture modulée de cet ouvrage similaire à celle de Lorette, je crois que mon collègue J. Bourgnicht vous a déjà donné une réponse. Le Plan directeur des transports contraignant pour toutes les autorités leur impose un objectif à atteindre. Cet objectif est une réduction de, sauf erreur, 96 % du flux de trafic sur le pont de Zaehringen. Il est impossible d'atteindre cet objectif sans prendre les mesures projetées.

Une petite anecdote maintenant au sujet des places de parc pour les commerces du Bourg. Je m'amuse parfois le samedi matin quand il y a le marché à faire de petits comptages et contrôles. A ce moment-là, les cars ne peuvent se parquer sur les places qui leur sont réservées à la Grenette et qui sont occupées par des véhicules en stationnement sauvage. J'en ai profité pour monter à 11.30 heures au parking des Alpes, où j'ai constaté qu'il y avait 66 places de parc publiques libres. Voilà pour une certaine réalité.

Au groupe libéral-radical, je dois répliquer qu'on a amplement démontré que les mesures programmées ne sont pas inutiles, mais indispensables. On peut tout de même s'étonner que le groupe PLR exige à la fois une meilleure fluidité du trafic et un nombre de places de parc suffisant – sous-entendu plus de places de parc – et bon marché, je vous cite. C'est la quadrature du cercle . J'aimerais bien voir comment vous y arriverez. Si vous augmentez le nombre de places de stationnement en ville, que vous en diminuez le prix, voire les offrez gratuitement, vous ne ferez qu'attirer encore davantage de circulation en ville.

Quant à la requête des groupes chrétien-social et des Verts de confier les comptages un an après l'ouverture du pont de la Poya à un bureau indépendant, tout à fait d'accord, si ce mode de faire permet d'éviter de nouvelles polémiques, mais il ne faudra pas oublier que cela sera fort coûteux et pour un résultat identique. Les ingénieurs de circulation ne font pas de l'idéologie, mais appliquent des mesures techniques reconnues, ... à l'instar de tous les spécialistes autoproclamés. Ils n'ont toutefois pas dans leur boîte à outils le remède miracle qui permettra de faire disparaître les bouchons, tout en maintenant l'accessibilité au centre-ville à tous les usagers de la route motorisés ou non. Je vous rappelle que la démo-

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

graphie explose dans notre canton; je vous rappelle également que nous avons toujours un des plus forts taux de motorisation de toute la Suisse, juste derrière le Tessin. Un tout petit exemple : si vous prenez les voitures nouvellement immatriculées dans le canton de Fribourg l'année dernière et que vous les alignez, vous obtenez une colonne de 67 km de long ! Ces automobiles se trouvent bien à quelque part. Elles se trouvent évidemment plus à Fribourg qu'à Grattavache ou à Heitenried. Je prends note que nous pourrions porter au budget 2014 un montant pour ces études, en espérant qu'elles ne seront pas trop coûteuses, même si les bureaux d'ingénieurs pratiquent des tarifs assez élevés.

M. R. Weibel a soulevé la question de l'aménagement de la place du Petit-Saint-Jean. Je n'entends effectivement nullement empiété sur les plates-bandes de mon collègue M. le Vice-Syndic. Il est clair que le délai d'attente est relativement long et désagréable pour les usagers de cette place. Le Conseil communal doit aussi le reconnaître, mais il faut également admettre que ces retards sont aussi dus aux oppositions de certains habitants qui n'ont pas voulu de l'aménagement que nous leurs avons présenté l'an passé. Nous nous sommes donnés beaucoup de peine pour présenter des propositions, afin de revitaliser cette place dans l'attente de sa remise en état définitif avec un pavage complet. Je rappelle notamment que le Conseil communal avait suggéré aux établissements publics d'installer au milieu de la place autour du marronnier des chaises et des tables, afin de casser ces flux de trafic et d'animer les lieux. J'ai présenté cette proposition à l'assemblée de l'association de quartier qui l'a apparemment transmise aux exploitants d'établissement public. Eh bien ! Ces derniers n'ont pas souhaité bénéficier de cette offre. Aux dernières nouvelles que j'ai reçues aujourd'hui même, il semblerait y avoir malgré un intérêt marqué pour tenter un essai en 2014 !

Herr J.-F. Python letztlich. Es geht heute Abend nicht in erster Linie um die Schliessung der Zähringerbrücke, aber eine Schliessung für den individuellen motorisierten Verkehr ist unabdingbar um die vom Teilrichtplan angestrebte Beruhigung des Burgquartiers zu erreichen. Entgegen ihren Aussagen, Herr Python, pflegt der Gemeinderat den regelmässigen Austausch mit den Einwohnern von Bürglen und mit den Einwohnern aller anderen Quartiere. Es kommt öfter vor, dass beispielsweise grössere Interventionen, die zahlreiche Punkte umfassen, an uns herangetragen werden. Herr J. Bourgknecht und ich haben schon mehrere Male Vertreter der Quartiere angehört, mehrere Stunden lang, für ein Quartier sogar schon zweimal hintereinander zweieinhalb Stunden. Um alle Punkte abzuhacken, um die Bewohner und die Vertreter der Quartiervereine anzuhören, und nach Möglichkeit auf diese Anliegen einzutreten. Aber wir lügen die Leute nicht an. Wo wir eine negative Antwort aus verständlichen Gründen geben müssen, da geben wir sie und wir spielen keine falschen Tatsachen vor.

Prétendre, M. Python que le Conseil communal ne vous écoute pas et ne s'intéresse même pas à vous les habitants de Bourguillon, c'est faux, c'est même malhonnête. Nous recevons régulièrement les représentants des associations de quartiers, soit M. Bourgknecht, soit moi ou les autres membres du Conseil communal, pour traiter les interventions qui nous sont soumises. Ceux de Bourguillon ont eu droit, jeudi dernier, à une présentation exhaustive des mesures envisagées, suite à l'intervention de plusieurs d'entre eux au sujet de la sécurité de la halte des TPF pour les écoliers, ainsi que suite à plusieurs interventions concernant de manière générale la sécurité des cheminements piétons à Bourguillon. Là aussi, nous ne leurs avons pas fait miroiter des solutions miracles, mais nous

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

avons fait notre possible pour répondre à leurs attentes. Je crois que ces deux personnes qui nous ont rendu visite, ont quitté notre Direction assez satisfaites."

Examen de détail

L'entrée en matière n'étant pas combattue et aucune proposition de renvoi présentée, il est immédiatement procédé à l'examen de détail de l'arrêté.

Article premier

Mme Christa Mutter (Verts) souhaite apporter une correction à une petite erreur rédactionnelle, qui pourrait malgré tout avoir une portée plus grande. *"Il ne s'agit pas d'une 'bande cyclable' mais bien d'une 'piste cyclable'. Pour être tout à fait correct, il faudrait parler d'une 'liaison cyclable et piétonnière'. Cette dernière expression est du reste utilisée dans la documentation. J'avais ensuite un doute s'il y a lieu de parler de la rue de Morat ou encore de la route de Morat pour le secteur de Saint-Léonard. Effectivement, à cet endroit également il s'agit de la rue de Morat. Toutefois, la rédaction du présent article prête à confusion. En effet, on parle de la réalisation 'd'une bande cyclable entre le carrefour de la rue de l'Hôpital et de la rue Joseph-Piller et la rue de Morat.' Le lecteur non informé est incité à penser que cette bande cyclable passera par le Varis. Tel n'est absolument pas le cas. Il m'apparaît plus judicieux de parler d'une liaison cyclable et piétonnière entre le carrefour de la rue de l'Hôpital et de l'avenue Joseph-Piller et Saint-Léonard. Voilà mon double amendement."*

M. Stanislas Rück, Président de la Commission de l'Edilité, constate que la proposition de Mme C. Mutter est sans doute juste. *"J'estime toutefois que les plans sont dessinés et qu'il n'est pas possible de se tromper. On voit parfaitement d'où à où va le projet. Du point de vue formel, les corrections proposées sont certainement juste. Pour le reste, je laisse les choses à la libre appréciation du Conseil général."*

Mme Dominique Jordan Perrin, Présidente de la Commission financière, déclare ce qui suit :

"Je vais suivre mon collègue Président avec beaucoup de courage, je vais laisser le choix à la libre appréciation du Conseil général, n'étant pas une spécialiste du marquage."

M. Jean Bourgknecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité, déclare ce qui suit :

"Vous êtes gentils, Mme et M. les Présidents des Commissions, de laisser cette question à la libre appréciation du Conseil général et du Conseil communal. (Rires) Effectivement, la première partie de l'amendement de Mme C. Mutter visant à remplacer l'expression (bande cyclable) par celle de 'liaison cyclable et piétonnière' m'apparaît totalement conforme à la réalité. Elle est plus précise et juste. Le Conseil communal s'y rallie. Quant à la seconde partie de l'amendement, je proposerais pour être le plus précis possible de laisser le terme 'rue de Morat' parce qu'il est

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

juste, mais d'ajouter entre parenthèses Saint-Léonard. J'ai eu une petite discussion avec mes collègues qui sont d'accord."

Mme Christa Mutter (Verts) se rallie à ce dernier ajout.

Le présent article n'appelle plus d'autres observations et est adopté dans la teneur ci-après :

"Le Conseil communal est autorisé à engager un montant de 5'700'000.- francs destiné à la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et à la réalisation de la liaison cyclable et piétonnière entre le carrefour de la rue de l'Hôpital et la rue Joseph-Piller et la rue de Morat (Saint-Léonard).

Article 2

Pas d'observations. Adopté.

Article 3

Pas d'observations. Adopté.

Titre et considérants

Pas d'observations. Adoptés.

Vote d'ensemble

Le Conseil général adopte, par 51 voix contre 11 et 5 abstentions, l'arrêté ci-après :

"LE CONSEIL GÉNÉRAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

vu

- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo) et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981;
- le message n° 24 du Conseil communal du 26 mars 2013;
- le rapport de la Commission de l'Edilité,
- le rapport de la Commission la Commission financière;

a r r ê t e :

Article premier

Le Conseil communal est autorisé à engager un montant de 5'700'000 francs destiné à la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et à la réalisation de la liaison cyclable et piétonnière entre le carrefour de la rue de l'Hôpital et de la rue Joseph-Piller et la rue de Morat (Saint-Léonard).

Séance du 29 avril 2013

Octroi d'un crédit de 5'700'00 francs pour la réalisation des mesures d'accompagnement du pont de la Poya et de la liaison cyclable (suite)

Article 2

Cet investissement sera financé par l'emprunt et amorti selon les prescriptions légales.

Article 3

La présente décision est sujette à référendum, conformément à l'article 52 de la loi sur les communes et à l'article 23 du règlement d'exécution de ladite loi.

Fribourg, le 29 avril 2013

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président :

Jean-Pierre WOLHAUSER

Le Secrétaire de Ville adjoint :

André PILLONEL"

000

7. Approbation d'une dépense imprévisible et urgente de 46'568,75 francs pour le changement de la chaudière et le tubage de la cheminée de la Maison de Justice

Discussion

Rapport de la Commission financière

Mme Dominique Jordan Perrin, Présidente de la Commission financière, s'exprime comme suit :

"La Commission financière a examiné cette dépense imprévisible et urgente de 46'568.75 de francs pour le changement de la chaudière et le tubage de la cheminée de la Maison de Justice. C'est à l'unanimité des membres présents qu'elle a approuvé cette dépense. Elle invite le Conseil général à en faire de même."

M. Jean Bourgknecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité, n'entend pas répéter ce qui figure dans le rapport du Conseil communal.

"Je précise simplement que la rubrique 611.314.01 (Entretien chauffage du service d'urbanisme et d'architecture) n'a qu'un montant de 7'000 francs. C'est la raison pour laquelle il a été nécessaire d'opter pour la procédure prévue de la dépense imprévisible et urgente. Nous partons de l'idée que suite à l'incident survenu en pleine période hivernale, cette opération correspond manifestement aux critères et aux notions d'imprévisibilité et d'urgence."

Séance du 29 avril 2013

Approbation d'une dépense imprévisible et urgente de 46'568,75 francs pour le changement de la chaudière et le tubage de la cheminée de la Maison de Justice (suite)

M. Gilles Bourgarel (Verts) déclare ce qui suit :

"Cette demande d'approbation me donne l'occasion de rappeler, une nouvelle fois, que nous sommes bien heureux que ce bâtiment soit chauffé. Nous ne nous opposerons pas à cette dépense imprévisible et urgente, quoique nous nous demandons si cette chaudière n'est pas arrivée plus vite à bout de souffle, à raison du temps perdu à chercher les doubles fenêtres. Ces doubles fenêtres sont toujours absentes. Sont-elles perdues quelque part dans le grenier ? Si cette dépense pour la chaudière est effectivement imprévisible et urgente, l'amélioration de l'isolation thermique des fenêtres est aussi une autre urgence. A chaque coup de bise, cette absence de doubles fenêtres nous est l'occasion de rappeler au Conseil communal que ses services ont peut-être bien perdu ces doubles fenêtres il y a une bonne quinzaine d'années, si ce n'est pas une vingtaine d'années. Je siège dans cet enceinte depuis bientôt vingt ans, je pourrai bientôt le confirmer.

Approuvons donc cette dépense, mais ne nous arrêtons pas là et ne chauffons pas l'atmosphère. Il y a un certain effet de serre qui nous contraint à diminuer nos rejets de CO2. Je le dis au cas où certains l'auraient oublié en face de nous, puisqu'ils veulent ouvrir la ville à la circulation motorisée libre, n'est-ce pas ! Non, non il faut la freiner, il faut la freiner. Freinons-nous ! Il faut freiner la consommation et les dépenses d'énergie. Dans ce contexte, l'installation d'une nouvelle chaudière devra s'accompagner de la pose de doubles fenêtres indispensables à une isolation correcte."

M. Pierre Marchioni (UDC) déclare ce qui suit :

"Le groupe UDC approuve à l'unanimité cette dépense. Il se demande si la simple prudence ne voudrait pas qu'une installation aussi importante ne soit pas maintenue en activité jusqu'à sa mort naturelle. Nous nous sommes aussi demandé si cette installation était au bénéfice d'un contrat d'entretien en bonne et due forme."

M. Jean Bourgknecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité, précise ce qui suit :

"Nous sommes conscients qu'il faudra une fois changer ces fenêtres. Ce remplacement figure dans la liste des travaux à réaliser. Toutefois, comme vous le savez, le Conseil communal a d'autres projets de construction et d'autres travaux d'entretien à entreprendre. Lors de l'établissement du budget, nous devons procéder à des choix. C'est pourquoi jusqu'à présent, ces fenêtres n'ont pas pu être budgétées. Elles ne sont pas oubliées. Cela dit, je ne crois pas que la présence ou non de doubles fenêtres a joué un grand rôle, puisque cette chaudière avait atteint l'âge respectable de 35 ans.

A M. P. Marchioni, je confirme que de manière générale nous avons des contrats d'entretien pour les différentes installations de chauffage. C'est normal."

Vote

Le Conseil général approuve, par 63 voix, sans opposition ni abstention, la dépense imprévisible et urgente de 46'568,75 francs pour le changement de la chaudière et le tubage de la chemi-

Séance du 29 avril 2013

Approbation d'une dépense imprévisible et urgente de 46'568,75 francs pour le changement de la chaudière et le tubage de la cheminée de la Maison de Justice (suite)

née de la Maison de Justice, dépense qui figurera sous la rubrique 611.314.01 "Entretien chauffage" du compte de fonctionnement 2013 du service d'urbanisme et d'architecture.

Motion d'ordre

M. Laurent Moschini (PS) déclare ce qui suit :

"Cela devient une habitude, j'en suis conscient. Il me revient une nouvelle fois de présenter une motion d'ordre pour interrompre les débats. Il est presque 22.30 heures. Nous devons de toute manière traiter les 'divers', dont votre discours tant attendu M. le Président. Je propose de renvoyer les points 8 à 17 de l'ordre du jour à une séance ultérieure et de passer directement aux 'divers'."

Mme Christa Mutter (Verts) s'exprime comme suit :

"Je m'oppose à cette motion d'ordre. Une série de rapports attend d'être traitée depuis longtemps. Je trouve qu'on fait peu de cas du travail de ceux qui ont déposé ces postulats et propositions, de même que des auteurs de ces rapports. En outre, il y a également lieu de transmettre un certain nombre de postulats et de propositions. J'estime que par simple respect de leurs auteurs, il conviendrait de rester encore une demi-heure pour examiner ces points. On a perdu beaucoup de temps en début de séance avec le dépouillement des élections. Poursuivre les débats ne réjouit peut-être personne, mais ce n'est pas une raison pour suspendre à chaque fois les débats quand il s'agit de traiter les propositions et postulats des conseillers généraux."

M. Hans Werhonig (UDC) soutient totalement ce que vient de déclarer Mme C. Mutter.

"Nous avons perdu trop de temps pour le décompte des votes lors des élections en début de séance. J'espère que grâce à l'introduction du vote électronique, les choses s'accéléreront un peu. Nous pouvons encore tenir pendant une heure."

Vote

La motion d'ordre de renvoyer tous les points encore en suspens à une prochaine séance du Conseil général et de passer directement aux divers est acceptée par 43 voix contre 18 et 3 abstentions.

Séance du 29 avril 2013

18. Divers

A. NOUVEAUX POSTULATS

- n° 80 de M. Georges Rhally (DC/VL) et de 11 cosignataires demandant au Conseil communal d'étudier l'implantation d'un Centre administratif "intercommunal" dans le périmètre du site Cardinal

M. Georges Rhally (DC/VL) résume le postulat ci-après :

"Nous demandons au Conseil communal d'étudier l'implantation d'un centre administratif 'intercommunal' dans le périmètre du site Cardinal – carrefour de Beaumont – et d'analyser la réaffectation de l'Hôpital des Bourgeois et du bâtiment de l'Edilité en respectivement hôtel, école ou toute autre institution privée ou publique.

Les discussions en vue d'une fusion avec les communes de la couronne ou avec Villars-sur-Glâne et Marly s'avèrent laborieuses. Chaque commune souhaite préserver un maximum d'acquis et veut garder le centre décisionnel de la future entité communale sur son propre territoire. Ce postulat propose de créer un centre administratif situé à peu près à équidistance entre Villars-sur-Glâne et Marly, dans un ancien bâtiment de Cardinal comme la halle d'embouteillage ou, sur ce même terrain, avec 'pignon sur rue' sur le carrefour de Beaumont."

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

- n° 81 de M. Pius Odermatt (PS) et de Mme Marine Jordan (PS), ainsi que de 30 cosignataires, demandant au Conseil communal d'étudier la participation de Fribourg au "Réseau mondial des villes amies des aînés"

M. Pius Odermatt (PS) résume le postulat ci-après :

"Le vieillissement de la population est l'un des enjeux sociaux, culturels et économiques majeurs auxquels notre société est confrontée. Afin de se préparer au mieux pour relever ce défi de taille, nous demandons à la Ville d'étudier la possibilité de participer au « Réseau mondial OMS des villes-amies des aînés¹ ».

¹ Pour plus d'information : <http://www.who.int/ageing/Brochure-French.pdf>

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

Ce projet est une initiative émanant de l'OMS et vise à aider les villes – en Suisse, les villes de Genève² et Lausanne notamment y participent – à se préparer aux nouvelles tendances en matière de démographie, à savoir le vieillissement rapide de la population et l'accroissement de l'urbanisation, en ciblant plus particulièrement les facteurs environnementaux, sociaux et économiques.

Les villes qui participent à ce réseau s'engagent à améliorer la qualité de vie de leurs aînés dans les domaines suivants :

- *espaces extérieurs et bâtiments;*
- *transports;*
- *logement;*
- *participation au tissu social;*
- *respect et inclusion sociale;*
- *participation citoyenne et emploi;*
- *communication et information;*
- *soutien communautaire et services de santé.*

Le vieillissement de la population ne constitue pas seulement un défi pour les personnes et leurs proches directement intéressées mais aussi pour les institutions privées et publiques actives dans ce domaine. Ainsi, la participation à un tel réseau, qui cherche à créer des synergies entre des entités publiques, des associations, des représentants des aînés entre autres, nous paraît une réponse adéquate pour réfléchir ensemble aux questions démographiques et à leurs conséquences en terme de qualité de vie pour les seniors."

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

- n° 82 de Mme Manon Delisle (PS) et de M. Stanislas Rück (DC/VL), ainsi que de 33 cosignataires, demandant au Conseil communal d'étudier la création d'un quartier d'habitation durable et d'une piscine sur le site de la Caserne et du parc de la Poya

Mme Manon Delisle (PS) résume le postulat ci-après :

"Dans le cadre des réflexions de l'armée suisse sur ses sites ainsi que dans le contexte des réflexions de la Ville sur son Plan d'aménagement local, nous demandons au Conseil communal d'examiner les possibilités de réaffectation civile des terrains actuels de la Caserne et du parc de la Poya. Il s'agirait d'étudier la création d'un quartier d'habitation durable ainsi que d'une piscine et d'examiner les possibilités de mise en valeur du parc.

² http://www.ville-geneve.ch/fileadmin/public/Departement_5/Publications/Ville-amie-aines-ville-geneve.pdf

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

L'armée suisse procède actuellement à une révision complète de son concept de places d'armes et d'aérodromes. Dans ce contexte, le sort des diverses places d'armes est réétudié, y compris celui de la Poya. Sachant que l'armée suisse doit faire des économies, il n'est pas exclu que la caserne de la Poya soit abandonnée.

Nous reconnaissons l'importance de l'armée pour la sécurité du pays, mais estimons que les places d'armes, qui occupent des surfaces très importantes, ne devraient plus se trouver dans les centres urbanisés où les terrains constructibles sont devenus une denrée rare. Le site de la Poya représente une opportunité stratégique pour la ville de Fribourg, qui est à l'étroit dans ses frontières communales. La caserne et son parc se situent près d'un plateau d'Agy en plein développement. Ils sont à quelques pas de la future halte ferroviaire de Saint-Léonard et de la ligne de bus n° 1. Finalement, la surface de la caserne, d'environ 47'000 m² si l'on ne compte pas le parc, s'approche de celle du site Cardinal, futur pôle de développement de la ville d'environ 63'000 m². Il est donc essentiel d'intégrer l'affectation du site Poya dans les réflexions sur l'aménagement de la ville dans le cadre du PAL.

Sur le périmètre de la caserne, il s'agit d'étudier la création d'un quartier d'habitation durable qui permette de réduire l'impact des constructions sur l'environnement et de renforcer la cohésion sociale de ses habitants. Il s'agit entre autres de construire des bâtiments écologiques et énergétiquement autonomes, d'accroître l'utilisation de la mobilité douce et de l'auto-partage ainsi que de promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle. L'opportunité d'y implanter le centre de natation plutôt que de le prévoir dans les sites étroits de Saint-Léonard est à intégrer dans les réflexions. De nombreuses villes suisses ont compris l'importance du développement durable dans leur planification, comme Lausanne avec Métamorphose, Bâle avec le Gundeldinger Feld, Zurich avec la Brasserie Hürli-mann, Neuchâtel avec Ecoparc ou Gland avec Eikenott.

Bien que propriété privée et inconstructible, le parc de la Poya, une fois les cicatrices du chantier fermées, mérite également une mise en valeur à la hauteur de sa qualité. Son utilisation actuelle est aléatoire et sporadique et ce joyau de l'art des jardins reste peu accessible.

Compte tenu de ces éléments, nous invitons le Conseil communal :

- 1) à se renseigner auprès de l'armée suisse et de l'Etat de Fribourg s'il est envisageable de renoncer à l'utilisation du site de la Poya à des fins militaires;*
- 2) le cas échéant, à étudier le potentiel de ce site dans le cadre de la révision du PAL;*
- 3) à étudier la possibilité de réaffecter le périmètre de la caserne en quartier d'habitation durable et à y intégrer des infrastructures sportives, notamment la piscine tant attendue.*
- 4) et finalement à examiner les possibilités de mise en valeur du parc au profit de la population du Grand Fribourg."*

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

- n° 83 de Mmes Lise-Marie Graden (PS), Andrea Burgener Woeffray (PS) et Marine Jordan (PS), de M. Martin Kuhn (PS) et de Mmes Helena Molliet (PS) et Elisabeth Reber Jung (PS), ainsi que de 30 cosignataires, demandant au Conseil communal de maximiser la qualité et la visibilité des espaces famille en ville de Fribourg, y compris la mise à jour de l'inventaire des places de jeu

Mme Lise-Marie Graden (PS) résume le postulat ci-après :

"Nous demandons au Conseil communal d'étudier comment maximiser la qualité et la visibilité des espaces famille en ville de Fribourg, y compris la mise à jour de l'inventaire des places de jeu.

Partant du constat que la ville connaît un déficit de places de jeux et d'espaces pour les familles, nous avons cherché à trouver des solutions.

Nous souhaitons qu'un effort particulier soit mis sur le côté familial des espaces de jeu : la mise à disposition de tables fixes et pratiques et de grils rend ces espaces adaptés aux parents également. De plus, cela crée un espace privilégiant également la rencontre et les liens sociaux.

Dans cette optique, nous proposons au Conseil communal d'examiner la possibilité :

1. *d'améliorer la qualité des places de jeux existantes et d'en transformer certaines en espaces famille;*
2. *de mettre en place de nouveaux espaces famille dans des quartiers qui s'y prêteraient bien et qui en manquent, comme le Bourg ou le parc de Sainte-Thérèse.*

Conscients des limites budgétaires sévères qui s'imposent à la Commune, nous nous permettons de suggérer les pistes suivantes :

- *miser sur des équipements moins sophistiqués que ceux posés récemment sur les places de jeu – les enfants jouent tout aussi volontiers sur des éléments simples comme des rondins de bois ou un tronc d'arbre avec branchage épais permettant l'escalade 'sécurisée' (ex : ce qui se fait pour les parcours Vita). Notons que des équipements plus simples sont moins coûteux en entretien également...*
- *choisir des équipements qui pourraient être confectionnés par les artisans de la Ville (menuisiers, jardiniers, personnel de l'Edilité); des jeux dessinés au sol ne coûtent presque rien par exemple ! La Commune de Koeniz présente un éventail de salles de jeux originales, comme un grand bateau de pirate, par exemple (http://www.koeniz.ch/xml_1/internet/de/application/d3/f667.cfm);*
- *mettre un point d'eau à disposition (fontaine permettant le jeu) : recette à succès garanti pour les enfants !*

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

- *proposer un concours à des écoles pour participer au dessin de place jeux, innovantes, intelligentes et peu onéreuses;*
- *envisager une collaboration sur ces projets avec les chantiers écologiques;*
- *étudier la possibilité d'un sponsoring privé pour financer ces projets (ex : La Suva, Zurich Assurance).*

Enfin, nous demandons que le Conseil communal réactualise 'l'inventaire et fiches techniques des places de jeux' élaboré à l'attention du Conseil général au mois d'août 2002. Voilà plus de dix ans maintenant, bien des choses se sont passées, il est l'heure de refaire le point sur la question."

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

B. NOUVELLES QUESTIONS

- n° 104 de M. Daniel Gander (UDC) relative aux nombreux chantiers routiers programmés en ville pour cette année

M. Daniel Gander (UDC) interroge l'Exécutif dans les termes ci-après :

"Le 17 novembre 2008, le Conseil général acceptait la transmission de mon postulat n° 8 qui demandait l'aménagement de voies de bus et de cycles, dans les deux sens de marche, sur le tronçon avenue du Midi – carrefour de Beaumont.

En dates des 19 avril 2010 et 24 septembre 2012, j'ai déposé plusieurs questions sur le sujet, notamment pour savoir si des tractations avaient été entreprises entre les différents partenaires. Vous m'aviez répondu par l'affirmative.

Or, ce 25 avril 2013, nous apprenons par la presse que de nombreux chantiers sont programmés pour l'été par les services communaux. Nous y relevons que des travaux lourds sont prévus sur l'avenue du Midi et la rue d'Affry, ce qui perturbera grandement et durant 47 jours le trafic routier sur ces routes principales. Nous nous permettons, dès lors, les questions suivantes :

- *Est-ce que dans ces travaux, l'aménagement des voie de bus, entre le carrefour de Beaumont et la gare, est programmé ?*
- *La réalisation d'au moins une voie dans le sens Beaumont-Gare serait des plus utiles et urgentes. Dès lors, pourquoi ne pas planifier sa réalisation et exécuter les travaux en même temps ?*
- *Pour réaliser d'aussi importants travaux sur ces axes à grand trafic, pourquoi avez-vous déjà procédé à la fermeture de l'avenue de la Gare ? N'aurait-il pas fallu envisager le contraire ?*
- *En cas d'engorgement du trafic sur les axes principaux, existe-t-il un plan B ? Si oui, lequel ?"*

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, précise ce qui suit :

"Nous ne répondrons pas immédiatement à cette série de questions, dans la mesure où elle concerne pour partie la Direction de l'Edilité et pour partie celle de la Mobilité. Nous coordonnerons nos réponses pour les donner lors de la prochaine séance."

- n° 105 de M. Christoph Allenspach (PS) relative à l'abattage d'un arbre à la route de la Fonderie

M. Christoph Allenspach (PS) s'exprime comme suit :

"Il y a deux semaines, des ouvriers du Groupe E ont abattu un grand arbre à la route de la Fonderie, sur la place de parc en face du bistrot 'Le Quai'. Deux jours plus tard, un grand panneau publicitaire a été fixé sur la façade d'un bâtiment voisin. L'arbre aurait évidemment bouché la vue sur ce placard publicitaire. Le jardinier en chef de la Ville, M. T. Wieland, m'a confirmé qu'il n'y avait pas eu d'autorisation de la Commune pour cet abattage. Il a établi un dossier à l'intention du Conseil communal. Comme le Groupe E n'a pas jugé utile de répondre aux questions d'un simple conseiller général, j'interviens ce soir à ce sujet."

Quelle est la position du Conseil communal suite à cet abattage effectué sans autorisation? Quelles en seront les conséquences ?"

M. Jean Bourgknecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité, répond dans les termes ci-après :

"Les faits qu'évoque M. C. Allenspach sont parfaitement exacts. Nous avons effectivement constaté l'abattage illicite d'un arbre – il s'agissait d'un marronnier – en face du bâtiment de Chocolat Villars à la route de la Fonderie. Immédiatement des investigations ont été menées par M. T. Wieland, jardinier de ville et responsable des parcs et promenades, pour établir les circonstances de cette action. Il a déjà fallu déterminer qui est le propriétaire. Il s'agit d'une société privée. Quant à l'abattage lui-même, il a été effectivement réalisé par des ouvriers du groupe E. Nous attendons un rapport écrit de ces personnes, dès qu'il nous sera parvenu – ce devrait être dans le courant de la semaine – un rapport sera envoyé au Conseil communal, comme cela est la règle chaque fois qu'on constate un tel abattage sauvage. Il appartiendra à l'Exécutif de se déterminer. Dans les cas normaux, il existe deux options :

- *soit, en fonction des explications fournies et des circonstances, le Conseil communal se contente d'ordonner le remplacement de l'arbre abattu, en prononcent un 'blâme';*
- *soit, le Conseil communal peut prononcer – il l'a également fait – dénoncer le cas à la Préfecture. C'est alors le Préfet qui prend une décision."*

M. Christoph Allenspach (PS) remercie le Conseil communal de sa réponse.

- n° 106 de M. Marc-David Henninger (PS) relative au site sportif de Saint-Léonard

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

M. Marc-David Henninger (PS) interroge le Conseil communal dans les termes suivants :

"Le samedi 20 avril 2013, la Conseillère d'Etat A.-C. Demierre a annoncé, lors de son discours devant 'la famille de Gottéron', que l'Etat investirait 15 millions de francs dans le projet de la nouvelle patinoire, soit 5 millions de plus que prévu initialement.

L'ensemble du projet du site sportif devrait être financé par l'Etat, le secteur privé et les communes, notamment Fribourg. En janvier 2012, M. Kuenlin, président de la SSSL affirmait : 'L'ensemble du projet est devisé à plus de 200 millions de francs' (www.rts.ch/info/suisse/3731635-le-site-sportif-de-st-leonard-sur-les-rails.html) et que le projet de la patinoire rénovée à lui seul est devisé à plus de 30 millions de francs. (www.lematin.ch/sports/hockey/Fribourg-aura-sa-nouvelle-patinoire/story/26738533)

D'où mes questions :

- 1) Où en est aujourd'hui le projet du site sportif du Saint-Léonard ? A quoi ressemble le projet dans sa forme actuelle ? Quelles sont les dates importantes pour le projet ces prochains mois et années ?*
- 2) Etant donné que l'Etat prévoit d'investir 5 millions de francs de plus dans la nouvelle patinoire, cela signifie-t-il que les privés et/ou les communes auront moins de charges ? Les cas échéant, que fera-t-on de cet argent ?*
- 3) A combien est devisé le projet dans son état actuel ?"*

M. Thierry Steiert, Directeur des Sports, répond comme suit :

"1. - Où en est aujourd'hui le projet du site sportif de Saint-Léonard ?

Comme vous avez pu le lire dans la presse la semaine dernière, ce projet est resté en attente durant plusieurs mois et plus précisément depuis l'automne 2012. En fait, durant l'année passée, le groupe de travail qui œuvre sur ce projet a siégé de manière très soutenue et très régulière. A la fin de 2012, la Ville de Fribourg a prié le Conseil d'Etat de passer à l'étape suivante. Il s'agissait de savoir notamment si l'Etat confirmait son engagement financier, tel qu'annoncé en janvier 2012. La réponse du Canton a quelque peu tardé. Nous avons eu quelques entrevues avec une délégation du gouvernement cantonal. Finalement, lors d'une rencontre la semaine dernière, nous avons reçu la confirmation que le Conseil d'Etat souhaite poursuivre sur la même voie avec évidemment toutes les modifications du projet entraînées par les travaux menés entre temps.

- A quoi ressemble le projet dans sa forme actuelle ?

Il est clair que nous n'allons pas vous dévoiler les détails d'un projet qui est en pleine discussion avec des partenaires privés et l'Etat. Ce projet comporte également des aspects immobiliers et d'aménagement de terrain. Nous communiquerons en temps voulu.

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

- *Quelles sont les dates importantes pour le projet ces prochains mois et années ?*

La date butoir de 2015 est connue. La Ligue nationale de hockey exige pour 2015 soit la remise en état de l'actuelle patinoire de Saint-Léonard, conformément aux conditions et exigences de sécurité, soit la mise en chantier d'une nouvelle patinoire ou d'une patinoire complètement rénovée. 2015 est une échéance imposée par la Ligue nationale A.

Pour ce qui est de la piscine, nous n'avons pas de telles échéances légales. Mais nous voyons bien que la pression politique s'accroît. Nous sommes intéressés à poursuivre de manière très soutenue ce projet de piscine qui fait toujours partie intégrante du même programme. C'est l'avantage de ce programme que de comporter ces deux volets. Nous en communiquerons très probablement cette année encore les prochaines étapes avec des détails sur l'emplacement précis des infrastructures.

2. *Au sujet du montant évoqué par la Présidente du Conseil d'Etat, je dirais que le fait que le Canton accorde une subvention de 15 millions de francs au lieu des 10 millions précédemment annoncés ne signifie pas forcément qu'il mettra plus d'argent dans l'opération, ni que forcément les autres partenaires et les communes devraient en faire autant. Il s'agit plutôt d'une question relevant du montage financier, comme l'a très bien interprété notre quotidien préféré. Je peux confirmer qu'il faut bien décoder ces cinq millions de francs supplémentaires, comme une autre manière de verser cette somme, qui autrement aurait été allouée sous la forme d'achat de surfaces administratives. Cela ne signifie donc pas forcément que les privés ou les communes auront moins à payer pour ce projet. C'est la raison pour laquelle aussi, les représentants de la Ville, qui étaient présents à cette soirée mais qui n'ont pas eu droit à la parole, étaient légèrement irrités. L'Etat laisse entendre qu'il fera un cadeau au club et que les autres partenaires n'auraient qu'à suivre, ce qui est totalement faux.*

3. *A combien est devisé le projet dans son état actuel ?*

Nous ne disposons pas d'un devis actualisé. Nous avons effectivement avancé un montant de plus de 200 millions de francs l'année dernière comme vous l'avez dit. On en est toujours dans ce même ordre de grandeur."

M. Marc-David Henninger (PS) est satisfait de cette réponse.

"Je me réjouis de découvrir l'avancement du projet."

- n° 107 de M. Pascal Wicht (UDC) relative au tri et au recyclage des déchets récoltés dans les poubelles publiques

M. Pascal Wicht (UDC) intervient dans les termes ci-après :

"La Suisse est un des leaders mondiaux en matière de recyclage, notamment pour ce qui est des bouteilles en PET. Si les citoyens jouent parfaitement le jeu du recyclage à leur domicile ou sur leur lieu de travail, il est beaucoup plus difficile de jouer le jeu dans l'espace public,

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

faute de poubelles adaptées. Bien sûr, la solution la plus simple et la plus économique serait que celui qui utilise une bouteille en PET sur la voie publique l'emporte à domicile pour pouvoir la faire recycler convenablement. Néanmoins, il est malheureusement évident ou au moins probable que tous n'ont pas cette conscience et que des bouteilles en PET finissent dans les poubelles publiques.

Mes questions sont les suivantes :

- 1. Les services de l'Edilité constatent-ils une quantité notable de bouteilles en PET, ou d'autres déchets recyclables tels que canettes en aluminium, parmi les déchets ramassés dans les poubelles publiques ?*
- 2. Lorsque cela arrive, un triage est-il entrepris afin de récupérer ces déchets et de les recycler ?"*

Il sera répondu à cette question lors de la prochaine séance.

- n° 108 de Mme Cécile Thiémard (DC/VL) relative à l'utilisation de radars routiers préventifs

Mme Cécile Thiémard (DC/VL) s'exprime comme suit :

"Je suggère au Conseil communal d'installer des 'info radars'. Le TCS met gratuitement à dispositions des communes qui désirent des radars indiquant la vitesse des véhicules uniquement à titre de prévention et non de dénonciation. Les nouveaux radars fournissent même des données statistiques.

Est-il possible de faire installer gratuitement par le TCS ces radars, surtout en période de rentrée scolaire à proximité de nos écoles ?"

M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, répond comme suit :

"Nous avons effectivement la possibilité de solliciter l'installation de ces radars préventifs. Nous le faisons régulièrement. Il est évident que l'effet de ces radars n'est que partiel, puisqu'un dépassement de la vitesse autorisée n'entraînera ni de sanction ni d'amende d'ordre. Ceux qui siègent dans cette salle depuis quelques années le savent : nous n'avons pas de délégation de compétences de la part du Canton pour procéder à des contrôles de vitesse et pour infliger des amendes d'ordre. En revanche, ces radars préventifs ont malgré tout un effet. Nous sommes tout à fait prêts à poursuivre ces démarches. Nous avons aussi étudié l'achat de radars un peu plus 'parlants'. J'en ai vu en France qui sont plus visibles et qui interpellent de manière plus directe les automobilistes.

Je dois en toute honnêteté ajouter que la police cantonale a partiellement répondu à notre attente. A l'occasion de nombreuses assemblées de quartier, j'ai été interpellé par des citoyens qui demandaient des contrôles de vitesse avec radar. J'ai abordé de manière très régulière la police cantonale à ce sujet. En 2012, le nombre de contrôles de vitesse effectués par la police cantonale en ville de Fribourg a très nettement aug-

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

menté sans que la ville soit truffée de radars. Nous sommes ainsi arrivés à un nombre de contrôles raisonnable désormais."

Mme Cécile Thiémard (DC/VL) remercie le Conseil communal de cette réponse.

- n° 109 de M. Pierre Kilchenmann (DC/VL) relative à la planification pluriannuelle de la gestion des mises à jour des systèmes d'exploitation informatiques de la commune

M. Pierre Kilchenmann (UDC) interroge l'Exécutif dans les termes ci-après :

"Comment s'agence la planification pluriannuelle de la gestion des mises à jour logicielles des différents systèmes d'exploitations et progiciels informatiques de la Commune de Fribourg ?

Parmi les multiples tâches du Service informatique de la Ville de Fribourg, il lui incombe de garantir le fonctionnement des outils de travail informatisés des collaboratrices et collaborateurs communaux. Dans le but de prévenir et de remédier aux innombrables menaces et défaillances informatiques, la gestion des mises à jour logicielles des postes de travail et des appareils mobiles (PC, portables, tablettes, téléphones multifonctions, etc.) est un enjeu décisif.

Voici quelques sous-questions : Quelles sont les priorités des mises à jour ? Quelle est la fréquence des mises à jour ? A quel moment s'effectuent les mises à jour ? Les postes de travail ou les appareils mobiles sont-ils fonctionnels pendant les mises à jour ? Des mises à jour s'effectuent-elles durant des heures de bureau ?"

M. Pierre-Alain Clément, Syndic, s'exprime comme suit :

"Il convient d'abord de savoir que le Service informatique communal n'est pas un développeur de logiciels ou de progiciels. La Commune a donc acheté de plusieurs types de logiciel. Le logiciel de base est évidemment l'interface Window. Il ne s'agit donc pas de 25 systèmes mais d'un seul. Toutefois, ce système évolue. Plusieurs versions nous ont été fournies par les responsables de cette application. Il va de soi qu'elles sont mises à jour en fonction de la mise à niveau à laquelle procède cette entreprise. Vous savez très bien que lorsque vous achetez un logiciel, vous recevez régulièrement des mises à jour de manière quasi automatique.

Nous avons une deuxième catégorie de logiciels. Ce sont tout simplement les logiciels de bureautique, parmi lesquels on trouve Word, Excel, Powerpoint et évidemment des logiciels de communication par courriel et internet. Dans ce cas également, nous travaillons avec une société et les mises à jour se font en collaboration avec elle.

Nous avons un troisième type de logiciel qui est un logiciel propre à la Ville et qui a été créé par une société privée. C'est le logiciel Citizen.

J'en viens à vos sous-questions. Il est évident qu'il n'est pas possible de quantifier de manière régulière toutes les mises à jour. En revanche, ce que je peux dire, c'est que pour les mises à jour majeurs on en compte deux à trois par an en moyenne au cours des dix dernières an-

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

nées. Pour le reste, il y a de nombreuses mises à jour qui se font depuis le Helpdesk, c'est-à-dire depuis un serveur du Service informatique. Pour ces mises à jour usuelles, une simple extinction de l'ordinateur suffit et la mise à jour s'opère automatiquement lors de la réouverture de l'ordinateur. Ces opérations n'ont donc aucune influence sur les heures de travail de nos collaborateurs, puisque ces mises à jour ont lieu le soir et que le matin elles sont faites.

Il va de soi que si cette question mérite développement, j'en parlerai dans le cadre de la Commission de l'Informatique."

M. Pierre Kilchenmann (DC/VL) remercie le Conseil communal de cette réponse qui le satisfait partiellement. "Nous aurons l'occasion d'en reparler certainement."

- n° 110 de M. Hans Werhonig (UDC) relative au comptage du nombre de vélos sur les routes de la ville

Herr Hans Werhonig (SVP) fragt :

"Wir haben heute viel vom Velo gesprochen, von Velopisten, von Velobahnen. Wie viele Velofahrer nutzen die Strassen der Stadt, während einer Periode von 24 Stunden, an einem Arbeitstag im Frühling, bei durchschnittlichem Wetter?" (Rires).

Herr Thierry Steiert, Direktor der Stadtpolizei und der Mobilität, antwortet :

"Ich kann ihnen wie folgt antworten. Jedes Jahr mehr." (Rires. Applaudissements).

Herr Hans Werhonig (SVP) erwidert :

"Die Antwort, Herr T. Steiert es tut mir leid, ist zu oberflächlich. Wir wissen ziemlich genau, wie viele Autos durch die Stadt fahren. Es wäre doch einmal interessant zu wissen, wie viele Velofahrer es überhaupt gibt. Das ist sehr präzise zu untersuchen. Ich bitte sie doch, das irgend einmal zu machen."

Herr Thierry Steiert, Direktor der Stadtpolizei und der Mobilität, antwortet folgendes :

"Nur ganz kurz. Die Stadt Zürich ist die einzige Gemeinde der Schweiz, die im jetzigen Zeitpunkt entsprechende Zählungen vornimmt mit speziellen Zählern. Hierfür braucht es spezielle Zähler und nicht diejenigen, die wir für die Autos und Lastwagen benutzen. Die Anschaffung dieser Zähler würde dementsprechend auch etwas kosten, dies wurde aber auch schon geprüft und wir werden sie gegebenenfalls einmal ins Budget einbeziehen."

Herr Hans Werhonig (SVP) sagt :

"Danke."

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

C. ALLOCUTION DE FIN D'ANNEE PRESIDENTIELLE

M. Jean-Pierre Wolhauser, Président sortant, prononce l'allocution de fin d'année présidentielle ci-après :

"Dans une semaine et demie, mon mandat de Président du Conseil général de la Ville de Fribourg se terminera. Il est temps de tirer un bilan qui portera sur quatre points.

1. Relations entre le Conseil communal et le Conseil général

Dans mon discours d'ouverture, j'avais invité selon le bon mot 'mieux ensemble que l'un contre l'autre' le Conseil communal à travailler avec le Conseil général afin de réaliser par étapes les buts et objectifs figurant dans le programme de législature 2011-2016. Si la collaboration entre le Bureau et le Conseil communal, représenté par le Syndic, a été ouverte et constructive, notamment par l'introduction dernièrement de la liste des postulats et propositions sur le site internet de la Commune, il n'en demeure pas moins que les deux pouvoirs ressemblent à l'image des mouettes (le Conseil général) qui suivent le chalutier (le Conseil communal). Les raisons de cette situation sont à chercher dans le cadre légal et l'imprévisibilité d'un message pour la tenue d'une séance du Conseil général (en 2012, deux séances ont du être annulées pour cette raison). La loi sur l'information et l'accès aux documents (LInf) exige une meilleure information du public par les organes publics. La Commission temporaire de l'information a étudié les obligations prévues par cette loi et a établi le 28 janvier 2013 un rapport qu'elle a transmis au Bureau qui est en train de l'analyser. J'espère que le Conseil général sera prochainement abordé sur les modifications du RCG découlant de la loi précitée et sur l'amélioration des outils de travail et de l'information sur l'évolution des dossiers en cours à donner par le Conseil communal.

2. Relations externes

Une des tâches réglementaires du Président est de représenter le Conseil général à l'extérieur et d'assurer les relations avec le Conseil communal. A ce titre, votre serviteur a participé à ce jour à 31 manifestations qui se sont tenues la plupart à Fribourg, une à Morat, une à Schmitten et au Gantrisch et une à Marly. Il a prononcé quatre discours. L'année 2012 a été marquée par plusieurs anniversaires et inaugurations. La liste des manifestations sera déposée à la fin de mon mandat au Secrétariat du Conseil général.

C'est avec grand plaisir et intérêt que j'ai participé au nom du Conseil général à toutes les manifestations lors desquelles j'ai été bien accueilli. J'ai constaté avec satisfaction que les orateurs se sont exprimés en français et en allemand. Ces manifestations resteront gravées dans ma mémoire et je m'en souviendrai avec plaisir.

3. Remerciements

Je tiens à remercier sincèrement les personnes suivantes qui m'ont assisté durant mon année présidentielle :

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

- les membres du Bureau, en particulier les scrutateurs, que je remercie pour les nombreux comptages de voix;
- M. A. Pillonel, Secrétaire de Ville adjoint, pour lequel la trentième année de fonction comme Secrétaire du Conseil général s'achève ce soir; j'ai apprécié l'excellente collaboration, la qualité et l'exactitude des procès-verbaux des séances et j'ai pu compter sur votre grande expérience;
- Mmes N. Marvardi et I. Buntschu, qui assurent le bon fonctionnement du secrétariat du Conseil général;
- MM. les sergents de Ville pour le contrôle à l'entrée de la salle et la sécurité lors de nos séances;
- les Chefs de groupes pour le relais des informations du Bureau dans les groupes et les Président(e)s des Commissions pour le travail indispensable et les interventions pendant les séances; je remercie en particulier Mme D. Jordan Perrin, Présidente de la Commission financière, et M. S. Rück, Président de la Commission de l'Edilité;
- M. le Syndic, Mmes les Conseillères communales et MM. les Conseillers communaux pour les échanges courtois durant et en dehors des séances;
- M. P.-O. Nobs, nouveau Président élu, pour sa précieuse assistance durant les séances;

Euch allen, sehr geehrte Gemeinderäte und Generalräte, danke ich für die gute angenehme Zusammenarbeit in diesem Saal und für die schönen Momente, die ich als euer Repräsentant während den vergangenen zwölf Monaten erleben durfte. Diese werden mir in bester Erinnerung bleiben.

4. Rappel

En plein dans le troisième millénaire, nous devons malgré les mauvaises nouvelles qui nous parviennent quotidiennement du monde, continuer notre travail de parlementaire local. Le Mahatma Gandhi, disait 'la meilleure contribution que nous puissions faire pour le monde est de faire de l'ordre dans notre maison'. 'Même si parfois nous n'avons rien à dire, nous avons le droit et le devoir de réfléchir et de donner notre avis', je cite M. Rück, Président de la Commission de l'Edilité, lors de la séance du 4 mars 2013.

Le fait qu'on nous serve de temps à autre des messages, je cite les Conseillers généraux S. Daguet et C. Allenspach lors de la même séance du 4 mars 2013, 'arides, indigestes et incompréhensibles' ne devrait pas non plus nous décourager dans la recherche de la vérité.

Unsere Arbeit als Parlamentarier ist zeit- und geldabhängig. Sie hängt auch vom Willen von uns allen ab, manchmal neue Wege einzuschlagen, auch wenn dies lange dauert und es gute Nerven und viel Beharrlichkeit braucht. Von einem unbekannten Autor stand der treffende Satz: 'Nicht was der Zeit widersteht ist dauerhaft, sondern was sich klugerweise mit ihr ändert'. So wundert es nicht, dass an den diesjährigen Neujahrswünschen beim Bischof die Rede war von Weisheit und Ausgeglichenheit als Leitlinie in der Politik.

Séance du 29 avril 2013

Divers (suite)

Dans son dernier ouvrage 'Aimer, quand même, le XXI^e siècle', paru en 2012, M. J.-L. Servan-Schreiber, journaliste, patron de presse et essayiste français, plaide pour une sagesse moderne pour nous guider dans ce 3^e millénaire qui renforcera l'individu face à un monde qui, toujours, le dépassera. Dans la conclusion de son livre, M. Servan-Schreiber, exprime une note optimiste pour la suite de ce siècle. Je cite 'Nous continuerons à vivre des échecs et des régressions, partielles ou temporaires, mais les ferments sont encourageants'.

Alors nous les petits suisses, soyons (h)optimistes, restons confiants dans nos institutions, cultivons notre savoir faire, la haute qualité de notre travail et notre attachement à nos racines tout en développant l'esprit de modernité.

Je terminerai mon allocution par la phrase que j'ai souvent dite dans cette salle : 'La parole n'est plus demandée, la discussion est close !' (Applaudissements).

M. Pierre-Olivier Nobs, Président élu, prend la parole dans les termes ci-après :

"M. le Président, au nom des scrutateurs et en mon nom propre, nous avons le plaisir de vous remettre quelques petits cadeaux. Je tiens également vous remercier de l'excellente collaboration et du plaisir que j'ai eu à être à vos côtés. J'espère avoir bien profité de cette période d'apprentissage pour vous succéder. Ce ne sera pas facile, vous avez placé la barre très, très haut. (Applaudissements). Je vous invite toutes et tous à partager le verre de l'amitié au Café du Gothard. Une petite agape vous y attend. Nous l'avons organisé ensemble avec le Président sortant pendant la séance."

La séance est close. Il est 23.05 heures.

Fribourg, le 17 mai 2013
AP/nm/ib

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président :

Le Secrétaire de Ville adjoint :

Jean-Pierre WOLHAUSER

André PILLONEL

La Secrétaire de Ville :

Catherine AGUSTONI