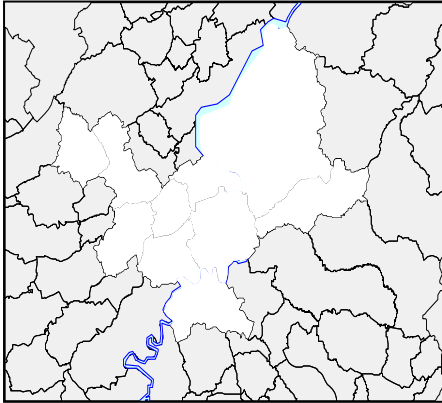


@gglo.fr

**SEANCE DU 19 MAI 2005
SITZUNG VOM 19. MAI 2005**



**L'ASSEMBLEE CONSTITUTIVE DE L'AGGLOMERATION
DIE KONSTITUIERENDE VERSAMMLUNG DER AGGLOMERATION**

Présence de

M. Nicolas Deiss, Préfet du District de la Sarine, Président
H. Marius Zosso, Oberamtmann des Sensebezirks

Délégués / Delegierte

Mmes Antoinette De Weck Dominique, Nouveau-Stoffel et **MM. Christoph Allenspach, Gilles Bourgarel** et **André Schoenenweid** (Fribourg)

Mme Solange Berset et **MM. Jean-Paul Meyer** et **Gilbert Perrin** (Belfaux)

MM. André Ackermann et **Jean-Marc Kuhn** (Corminboeuf)

Frau Ursula Baumeyer-Boschung und **Frau Hildegard Hodel-Bruhin**
(Düdingen)

MM. Georges Baechler, Philippe Equey et **Michel Ramuz** (Givisiez)

MM. Olivier Schaller, René Schneuwly et **Vincent Thalmann** (Granges-Paccot)

MM. Hubert Dafflon et **Christian Ducotterd** et (Grolley)

MM. Francis Maillard, Olivier Maradan, André Meylan et **Daniel Pugin**
(Marly)

HH. Anton Meuwly, Roman Schwaller und **Jean Schmutz** (Tafers)

Mme Annelise Meyer-Glauser et **MM. François Pythoud**, et **Philippe Uldry**
(Villars-sur-Glâne)

Egalement présents / Auch anwesend :

Mme Brigitte Leiser, Cheffe de service adjointe, Service des communes

Mme Giancarla Papi. Cheffe de section, Service des Constructions et de l'Aménagement

M. Tobler, Office du Développement territorial (ARE)

Excusés / Entschuldigt :

MM. Jean Bourgknecht, Benjamin Brägger, John Clerc, Albert Lambelet, Christian Marbach, Jacques Repond, Jean-François Steiert et André Tissot et Philippe Wandeler.

Mme Fiorenza Ratti, Secrétariat d'Etat à l'économie

Mme Corinne Margalhan-Ferrat, Conseillère scientifique de l'agglomération

M. Pascal Corminboeuf, Conseiller d'Etat, Directeur des institutions, des forêts et de l'agriculture

M. Gérald Mutrux, Chef de service, Service des communes

M. Hans FLückiger, Chef de service, Service des Constructions et de l'Aménagement



1. Salutations et ouverture de la séance

Le Président. J'ai le plaisir de vous saluer pour cette Assemblée du 19 mai 2005 qui sera consacrée à la présentation de la conception directrice élaborée dans le cadre du projet d'agglomération fédéral. Je salue en particulier M. Georg Tobler, de l'Office fédéral du développement territorial, Chef du Groupe stratégique des agglomérations, Mme Giancarla Papi, Cheffe de Section du Service des constructions et de l'aménagement cantonal, M. Marius Zosso, Vice-Président de l'Assemblée constitutive et Préfet de la Singine, MM. Rolf Hähle et Ulrich Haag, représentants du Bureau d'urbanisme chargé de vous présenter la conception directrice du projet d'agglomération, M. Jean-Marc Dupasquier, ingénieur du Bureau Transitec qui vous parlera des transports; M. Hubert Dafflon, administrateur de la CUTAF et qui dirige à ce titre le Groupe Technique d'agglomération et enfin M. Béat Karlen, collaborateur auxiliaire, pour les circonstances secrétaire au PV en l'absence de Mme Margalhan-Ferrat et plus généralement chargé de nos travaux de traduction.

Concernant l'ordre du jour, une modification nous a été signalée afin de soumettre ce soir à l'Assemblée les comptes 2004. Y a-t-il des remarques concernant cette modification de l'ordre du jour ? Je constate que ce n'est pas le cas. L'ordre du jour ainsi modifié est donc accepté.

Avant de poursuivre, je dois préliminairement peut-être relever que le processus de mise en route de l'agglomération devient, je crois qu'on peut le dire, intéressant et même passionnant. Je dirais que la boîte à outils est maintenant pratiquement complète pour permettre l'élaboration des statuts et, par-là, également la construction de l'agglomération. Il faut maintenant, bien sûr, analyser toutes les bases établies, les façonner, se concerter, trouver le bon schéma et la solution contractuelle qui pourront être soumis aux populations de vos communes dans le cadre du vote prévu. Et c'est de ce travail précis que sortiront au cours des prochains mois les fondements de la future agglomération fribourgeoise.

Dans ce contexte, le projet d'agglomération que nous qualifions de fédéral et que nous souhaitons vous présenter ce soir revêt une importance certaine. Il esquisse, par exemple, les bases du futur plan directeur régional. Il devra tenir compte des relations avec le reste du district, je pense notamment à la Haute Sarine et à l'Association de la Haute Sarine, qui a certains soucis par rapport à ce qui se passe au niveau de l'agglomération. Je crois que la question de la mise en place d'un plan directeur régional est vraiment importante.

2. Approbation du PV

Le Président. Avez-vous des remarques à formuler concernant le PV de la séance du 2 mai 2005 ? Haben Sie zum Sitzungsprotokoll vom 2. Mai 2005 Bemerkungen anzubringen ?

Da dies nicht der Fall zu sein scheint, ist das Protokoll genehmigt.

Ich möchte an dieser Stelle die Abwesenheit von Frau Corinne Margalhan-Ferrat entschuldigen, die in dieser Woche zu Hause ans Bett gebunden war und leider zu dieser Sitzung nicht erscheinen konnte. Ich wünsche ihr schon heute, auch in Ihrem Namen, eine baldige Genesung.

3. Communications du Président

Le Président. J'en viens tout d'abord au rapport de la Commission financière d'avril 2005. Wir haben geplant, die Informationssitzungen für die Gemeinderäte im Sensebezirk am 11. Mai und für den Saanebezirk am 12. Mai 2005 abzuhalten. Die Frist für die Eingabe der Stellungnahmen der

Gemeinderäte wird Ende Juni ablaufen. Wir hoffen, dass diese Frist eingehalten werden kann.

Le 13 mai 2005, nous avons eu une séance avec une délégation du Conseil d'Etat, composée de M. le Conseiller d'Etat Pascal Corminboeuf, Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts, de M. le Conseiller d'Etat Michel Pittet, Directeur de l'économie et de l'emploi et de M. le Conseiller d'Etat Beat Vonlanthen, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

Lors de cette séance, nous avons discuté de l'état d'avancement des travaux de l'Assemblée constitutive, du calendrier et de la date d'organisation du vote sur l'agglomération. La discussion a été très fructueuse et positive. Nous avons convenu d'adresser une requête au Conseil d'Etat visant à lui demander d'abord le renouvellement de l'appui financier du canton pour l'année prochaine, à raison de Fr. 100'000.-, soit le maintien du soutien accordé au projet d'agglomération en cours d'élaboration. Nous attendons également que des modifications interviennent au niveau de la LAgg en ce qui concerne le délai légal. Lors de sa dernière séance, le Bureau de l'agglomération est arrivé à la conclusion qu'il était impossible d'envisager un vote populaire au cours de cette année, notamment en raison des travaux qui restent encore à effectuer. Le rapport de la Commission financière est en cours de consultation et le délai court jusqu'à la fin du mois de juin. Ensuite, il faudra se déterminer sur les prises de position des communes; il s'agira respectivement pour la Commission financière de dépouiller les déterminations des communes pour en tirer les conclusions et de préparer à votre intention une nouvelle version du rapport, avec cette fois-ci les schémas et les possibilités qui correspondent aux souhaits des communes, ceci naturellement dans la mesure du possible.

Il s'agira également dans ce cadre de faire un travail de recherche pour arriver à un consensus ; il faudra que nous trouvions un mode qui convienne à toutes les communes du périmètre, car on ne saurait aller devant la population avec des statuts qui ne pourraient pas être défendus par tous les conseils communaux des communes membres du périmètre. Dans ce but, il faudra faire en sorte que les statuts reflètent un large consensus afin que les édiles communaux puissent les soutenir devant leur population. Car, si un conseil communal n'est pas en mesure d'appuyer les statuts devant sa population, je crois alors que l'opération ne sera tout simplement pas réalisable. Ensuite, il s'agira évidemment d'adopter en Assemblée constitutive les modalités financières correspondantes afin, dernière étape, de terminer le projet de statuts qui est en train d'être élaboré par la Commission des affaires juridiques. De plus, nous avons demandé au Bureau d'autoriser l'engagement de spécialistes en droit comme Mme Antoinette De Weck et M. René Schneuwly, lesquels travaillent en collaboration avec M. Marius Zosso, Préfet

de la Singine, Mme Corinne Margalhan-Ferrat et moi-même en vue d'élaborer les bases de travail qui permettront à la Commission des affaires juridiques de terminer le projet de statuts. Je remercie toutes ces personnes pour leur disponibilité et le remarquable travail qu'elles ont déjà effectué.

Lorsque les statuts seront terminés, nous procéderons à une consultation auprès des conseils communaux du périmètre en vue d'établir un projet définitif à l'intention de l'Assemblée. Ensuite le Conseil d'Etat sera appelé à se prononcer sur les statuts, ce qui nécessitera un délai d'environ deux à trois mois. Ce délai passé, il faudra publier les statuts et lancer une campagne d'information auprès de la population, ce qui nous repoussera certainement au mois de septembre de l'année prochaine. Il reviendra au Président de fixer la date du vote populaire, lequel ne prendra cette décision qu'avec la collaboration du Bureau.

Voilà, pour ce qui est du calendrier. Vous voyez qu'il n'est absolument pas possible d'avancer plus vite. Nous voulons faire en sorte que les travaux puissent être poursuivis de manière solide et dans un climat serein. Ce délai supplémentaire que nous prévoyons est également nécessaire pour que les édiles communaux puissent préparer le terrain du vote populaire. Cette période ne sera pas faite pour souffler, bien au contraire, il faudra poursuivre les travaux de façon intensive, mais sans vouloir précipiter les choses. L'année prochaine, nous serons dans une année électorale avec des élections communales et des élections cantonales. Le Bureau est d'avis que cela n'a pas d'importance particulière du fait que le projet d'agglomération mis en route est une œuvre de longue haleine. Comme je le dis toujours, nous ne faisons pas une agglomération clé en mains. Voilà, pour ce qui est du calendrier et des propositions que nous avons discutées avec le Conseil d'Etat.

Passons maintenant à la présentation du projet d'agglomération. L'introduction sera faite par M. Hubert Dafflon, administrateur de la CUTAF, qui chapeaute ce projet.

4. Projet d'agglomération fédéral.

4.1 Présentation de la conception directrice

M. Hubert Dafflon. Tout d'abord un petit rappel des choses pour cet important projet que vous avez en main, c'est-à-dire la conception directrice. C'était le 30 octobre 2003 lorsque vous avez décidé à l'unanimité de réaliser ce projet d'agglomération, comme le demande la Confédération. Et pour ce faire, vous avez attribué à la CUTAF le mandat opérationnel pour la réalisation de ce projet conformément aux souhaits de la Confédération, tout

en préservant naturellement la responsabilité politique et financière au niveau de l'Assemblée constitutive. Nous avons créé un Groupe technique qui est composé, par ordre alphabétique de M. Hans Flückiger, chef du Service de l'aménagement et des constructions, M. Hans Gygax, chef de section au Service de l'environnement, Mme Brigitte Leiser, remplaçante du chef de service au Service des communes, Mme Corinne Margalhan Ferrat, collaboratrice scientifique à l'agglomération, aujourd'hui absente pour cause de maladie, M. Claude Morzier, ingénieur cantonal, Mme Giancarla Papi, cheffe de la Section aménagement au Service de l'aménagement et des constructions, M. Martin Tinguely, chef du Service des transports et de moi-même. Nous avons dû nous adjoindre naturellement les compétences et le savoir-faire de spécialistes, par appel d'offres. Nous avons ainsi mandaté le Bureau urbanistique Croptier Dudler Hähle Pieri Sàrl, à Bienne, représenté ici par M. Rolf Hähle ainsi que de M. Ulrich Haag, qui vous présenteront la partie urbanistique de ce projet.

Il s'agit finalement d'un grand exercice d'intégration de l'aménagement du territoire et du domaine des transports, domaine dont M. Jean-Marc Dupasquier vous parlera tout à l'heure, et qui correspond naturellement à toutes les études qui ont été faites depuis cinq ans au niveau de la CUTAF. Nous avons eu environ une séance technique par mois depuis le printemps de l'an dernier et aujourd'hui nous sommes, je dirai, à la mi-temps dans ce projet. Il est aujourd'hui important de faire le point de la situation avec vous et de vous présenter nos réflexions.

Au cours de l'année passée, nous avons été amenés à soumettre l'évolution de ce projet à trois reprises au Groupe de coordination de l'Assemblée constitutive composé, par ordre alphabétique, de M. Nicolas Deiss, Président de l'Assemblée constitutive, M. Christoph Allenspach, Mme Ursula Baumeyer-Boschung, Mme Antoinette De Weck, M. Francis Maillard, Mme Annelise Meyer-Glauser, M. François Pythoud, M. Jean Schmutz et M. Vincent Thalman.

Le but de la séance de ce soir est de vous présenter cette conception directrice qui comprend un volet aménagement du territoire, qui est le volet le plus important, ainsi qu'un volet transports. Pour nous, il sera important d'avoir une première prise de température de votre part. Mais le but est aussi de nous permettre de libérer ce document intermédiaire le mettre en consultation auprès des communes et des services cantonaux. D'une part, on a une demande forte des communes qui souhaitent être informées sur l'évolution du projet et qui nous interpellent pour connaître l'état des travaux. Elles ont souvent des dossiers d'aménagement à traiter, notamment dans le cadre des travaux de révision du Plan d'aménagement local et il est important, à un certain moment, de pouvoir leur donner des informations. Sur le plan technique, nous avons décidé de nous mettre en stand-by justement

pour permettre cette période de consultation et pour mieux pouvoir redémarrer après les vacances d'été, c'est-à-dire tenir compte des avis de ce soir, des avis des communes et des services cantonaux et également de l'avis de la Confédération. Je m'explique. En accord avec le Groupe de coordination politique, nous avons, le 28 avril dernier, officiellement transmis aux Services concernés de la Confédération, pas seulement de mains en mains, mais aussi oralement, la conception directrice de notre projet d'agglomération. Trois personnes de l'Office fédéral du développement territorial étaient présentes: M. Michel Matthey, M. Rolf Geiger et Mme Marie-Laure Zurbriggen. Je vais vous lire un extrait du procès-verbal que nous avons établi afin de vous livrer leurs premières réactions à chaud: «Das vorgestellte Leitbild liegt insgesamt innerhalb der vom Bund verfolgten Agglomerationspolitik.» Leurs premières réactions prouvent que nous sommes sur la bonne voie avec le projet présenté. Deuxièmement: «Die Planung der Landschaft als Bestandteil der Agglomerationsentwicklung wird positiv vermerkt». Il s'agit là d'un point essentiel qui met l'accent sur un caractère particulier de notre projet et qui a été relevé par les autorités fédérales : la prise en compte de l'aspect environnemental et paysager. On a, je crois, un caractère particulier à confirmer dans notre zone, et ils l'ont tout de suite remarqué. Ensuite, «Die Abstimmung der Massnahmen zur Siedlungsentwicklung innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsperimeters ist von besonderer Bedeutung. Insbesondere wird dabei die Verankerung des Agglomerationsprogramms im kantonalen Richtplan gefordert». Il s'agit là d'un point essentiel, car nous avons immédiatement senti que les autorités fédérales voulaient nous dire: «c'est bien ce que vous faites, mais cela ne suffit pas. Il faut que le canton soit derrière votre projet. Il faut que le canton intègre votre vision, votre Plan directeur régional à son Plan directeur cantonal». C'est important, ce n'est pas seulement un joli papier, mais il y a là derrière un engagement formel entre les autorités communales et le canton. Je peux déjà dire, comme vous l'avez vu tout à l'heure, que le canton est bien représenté dans notre Groupe technique d'agglomération. La présence du canton permet notamment de traiter l'aspect juridique des modifications que nous sommes appelés à réaliser dans le cadre de l'agglomération au niveau du Plan directeur cantonal. Il ne servirait à rien d'être restrictif dans notre agglomération si, au-delà de son périmètre, on laissait faire à peu près n'importe quoi, notamment pour ce qui est de l'implantation des grandes surfaces. Enfin une remarque faite qui ne concerne pas uniquement notre projet : « Ein Überblick über die bisher beim Bund eingetroffenen Agglomerationsprogramme ergeben insgesamt einen guten Massstab, um den Bereich Verkehr zum Hauptinteresse der Siedlung zu machen ». Cela montre que chacune des agglomérations est relativement prête pour ce qui est du volet transport.

C'est notre cas avec le Projet général de la CUTAF. Mais je crois que la Confédération veut effectivement que cela aille plus loin et souhaite une intégration de l'aménagement du territoire et des transports, car ces deux concepts sont intimement liés. C'est pourquoi nous avons mis l'accent essentiellement sur les aspects urbanistique et environnemental au cours de nos études.

En attendant, la Confédération nous a promis son préavis pour la mi-juillet. C'est avec beaucoup d'intérêt que nous le recevrons, tout comme les préavis des communes, si vous libérez tout à l'heure la conception directrice. L'objectif est d'obtenir un Plan directeur régional fin 2005. C'est dans ce cadre que nous allons communiquer à la Confédération que nous sommes prêts pour transmettre officiellement ce Plan directeur régional qui serait ensuite, en parallèle avec le Plan directeur cantonal, mis en consultation publique.

En conclusion, permettez-moi encore d'ajouter une appréciation personnelle. Au cours de l'élaboration de ce projet, j'ai beaucoup apprécié la collaboration aux niveaux technique et politique, comme également avec les mandataires. C'est un projet complexe et unique dans le sens de l'intégration des transports et de l'aménagement du territoire. Je ressens parfois des difficultés et des attentes très importantes au niveau des communes. Finalement, il faut dire que ce projet d'agglomération fédéral a été conçu pour les communes de l'agglomération, mais s'il permettait d'obtenir des subventions fédérales, ce serait important. Pour les mesures que nous envisageons dans le projet, je pense au Pont de la Poya, à la route de contournement de Guin, à la liaison Marly-Matran, je crois qu'il est important que la Confédération nous aide à les réaliser. Je suis pour ma part convaincu que ce projet-là, qu'il se fasse par l'agglomération constituée ou par la CUTAF, est un projet qui doit et qui mérite d'être soutenu, notamment par les communes, car il constitue véritablement l'épine dorsale de l'agglomération du Grand Fribourg.

Le Président. Je remercie M. Dafflon pour ses mots d'introduction et je donne la parole à M. Hähle, l'urbaniste du projet.

M. Rolf Hähle. J'ai l'honneur de vous présenter ce projet d'agglomération sur lequel nous travaillons, comme M. Dafflon vient de le relever, depuis plus d'une année. Je vais me concentrer sur l'essentiel et ne pas entrer dans tous les détails du rapport qui vous a été remis. Je pense ainsi pouvoir abréger quelque peu notre présentation qui durera environ 30 minutes.

Une des impressions fortes que nous avons eue depuis le commencement des travaux, vous savez que nous ne sommes pas de la région fribourgeoise, c'est le potentiel propre à cette région. Et là, je ne parle pas en terme de quantité, mais surtout en terme de qualité. En ce sens, nous avons considéré

comme une de nos tâches principales de mettre en évidence tout l'éventail des possibilités existantes. Aujourd'hui, on ne va pas vous présenter un concept de développement urbain, mais l'éventail des possibilités qui vous sont proposées. Après la consultation, après avoir recueilli votre avis et celui des communes, le moment viendra, où il faudra être plus concret en vue de préparer les décisions à prendre. Cela dit, ce que nous allons vous présenter aujourd'hui, n'est pas à confondre avec les propositions définitives que nous sommes sensés vous soumettre au terme de nos travaux, mais représente ni plus ni moins une base d'orientation et de discussion pour prendre les options prioritaires.

Je passe rapidement à la méthodologie de notre travail. Nous avons divisé notre mandat en trois phases. La première est la conception directrice, das Leitbild, qui consiste en l'analyse des principes formulés dans le rapport qui vous a été remis; la deuxième phase sera une phase d'action qui découle de la documentation de la Confédération et qui permettra de ficeler les paquets de mesures permettant de mener à bien cette conception directrice ; la troisième phase concernera le Plan directeur régional qui fait également partie de nos travaux et qui, dans une certaine mesure, permettra d'inscrire cette conception directrice dans la partie législative de la planification du canton de Fribourg. On se trouve maintenant, comme M. Dafflon l'a relevé, à peu près à la mi-temps de nos travaux et le dossier devrait être prêt pour la mise en consultation à la fin de cette année.

En vous présentant la conception directrice, nous allons suivre les chapitres du rapport que vous avez reçu, avec une exception. Tout d'abord, M. Ulrich Haag va vous informer sur ce qui se fait en dehors de l'agglomération fribourgeoise. M. Haag, est l'ancien directeur des travaux publics à Bienne, Je vais ensuite poursuivre la présentation avec quelques éléments relevant de l'aménagement du territoire, avant de conclure la présentation avec M. Jean-Marc Dupasquier qui vous parlera des transports et de la mobilité.

M. Ulrich Haag. Le concept d'agglomération que nous sommes en train d'élaborer est de nature à dynamiser les projets actuellement en cours d'un grand nombre de cantons et de communes. Et, venant d'une autre région, je suis heureux de pouvoir travailler, M. le Président, dans l'agglomération fribourgeoise, car, par les contacts que j'ai eus avec d'autres régions, surtout avec la région d'où je viens, j'estime que vous êtes, du point de vue de l'avancement des travaux, bien plus loin que d'autres agglomérations.

A mon avis nous sommes entrés dans une phase en aménagement du territoire où, pour la première fois, la politique peut compter sur des moyens financiers beaucoup plus importants que jadis. Les agglomérations sont en compétition les unes avec les autres. Dans son rapport, le Conseil fédéral a fixé, d'abord en 1999 pour les centres urbains et ensuite en 2001 pour les

agglomérations, les grandes lignes de la plateforme de la politique d'agglomération, et c'est au cours des dernières semaines qu'on a justement franchi une étape important car il faut constater que la politique d'agglomération est aujourd'hui bien mieux ancrée. Je ne souhaite ici mettre l'accent sur deux phénomènes.

La politique d'agglomération doit d'abord nous permettre, au niveau de la Suisse entière, de concevoir la politique d'urbanisation d'une autre manière car, aujourd'hui, nous sommes arrivés à une situation où une surface de 300 m² par personne est indispensable pour répondre aux besoins d'urbanisation, c'est-à-dire pour les domaines travail et habitation, et que cette surface s'accroît chaque année de 1,5 m². Si l'on tient compte de ces données chiffrées, on peut bien admettre que l'espace sera encore disponible, mais il ne faut pas oublier de tenir également compte des conséquences qui exigent des moyens considérables pour le financement des besoins en surface, de l'urbanisation et des infrastructures. Du point de vue des investissements, des coûts d'entretien et de fonctionnement, la situation fait que cela nous coûte de plus en plus cher. Si nous faisons une comparaison avec les pays environnants, nous sommes très chers et la cherté peut nous poser des problèmes sur le plan de la compétitivité internationale. C'est pour cette raison que la politique d'agglomération et par définition les projets d'agglomération sont devenus des éléments primordiaux pour l'aménagement du territoire dans notre pays.

Maintenant, je souhaite passer aux problèmes plus concrets et vous donner quelques informations sur les données relatives aux agglomérations. Au niveau Suisse, l'agglomération de Fribourg fait partie des agglomérations de taille moyenne. Elle se distingue par une croissance de la population qui se situe au-dessus de la moyenne. Si l'on se restreint à l'espace économique qui est normalement représenté par le Mittelland, on constate que l'agglomération de Fribourg possède le taux de développement le plus élevé avec 0,8 % par année et qu'elle a occupé de loin la première position au cours de ces dernières années, devançant la ville de Thoune dont le taux s'élève à 0.6 %, Soleure et Neuchâtel avec 0,3 %, Berne avec 0 % et Bienne avec -0,2%. Cela met en évidence que le potentiel de notre agglomération est assez élevé. A l'intérieur de l'agglomération ou à l'intérieur du canton, on constate que l'agglomération n'arrive pas au même taux de développement que l'ensemble du canton, mais si l'on analyse de manière plus approfondie la situation à l'intérieur de l'agglomération, on remarque que l'ensemble des communes entourant la ville de Fribourg a un taux de croissance qui est supérieur à la moyenne cantonale. L'explication peut être fournie par la diminution de la population de la ville de Fribourg, diminution qui a pu être atténuée au cours des deux ou trois dernières années. Concernant le développement économique, nous constatons qu'il correspond plus ou moins

à la moyenne cantonale. Tous éléments confondus, on voit que l'importance du développement de la population au niveau de l'agglomération au cours des trois dernières décennies semble avoir diminué par rapport à celui du canton. Selon les prévisions de l'Office fédéral des statistiques le canton de Fribourg est l'un des cantons qui possède les meilleures perspectives de développement démographique. En réalisant un projet d'agglomération à Fribourg, cela signifie, en comparaison avec une agglomération constituée dans le canton de Berne, qu'on se trouve dans une situation où les enjeux sont totalement différents par rapport à une agglomération qui ne connaît peu ou pas de perspectives de développement. En ce qui concerne la croissance démographique prévue pour l'ensemble du canton, nous avons étudié et discuté plusieurs scénarios que vous trouverez dans notre rapport. D'un côté, il existe un scénario minimal indiquant que le développement démographique de l'agglomération par rapport à celui du canton devrait rester plus ou moins stable, ce qui équivaut à une croissance minimale d'environ 12'000 habitants jusqu'en 2020. De l'autre côté, nous avons un scénario plus ambitieux qui tend à indiquer que l'agglomération devrait retrouver dans le même laps de temps le poids qu'elle a eu il y a une vingtaine d'années. Selon nos calculs, cela représenterait l'équivalent d'environ 20'000 résidents supplémentaires à l'intérieur de l'agglomération de Fribourg.

Les perspectives permettant des pronostics fiables dans le domaine économique sont nettement plus difficiles à établir, car, en comparaison avec le développement de la population, on ne doit pas perdre de vue le fait que la population résidante d'une agglomération n'augmente pas plus fortement que le nombre de places de travail disponibles à l'intérieur de cette même agglomération.

Dernier point. A partir du moment où l'on projette un nombre supérieur d'habitants et un nombre supérieur de postes de travail, les conséquences amèneraient à se demander si la réserve en zones à bâtir est suffisante pour couvrir les besoins. C'est dans ce cadre de réflexion qu'il faudra chercher à définir les pourtours et les pôles de développement, notions que vous trouverez également dans le rapport. J'ai ainsi terminé ma présentation et je rends la parole à M. Hähnle.

M. Rolf Hähnle. En ce qui concerne l'aménagement des zones paysagères, il convient de respecter les grands ensembles paysagers caractérisant cette région. Je souhaite attirer votre attention sur trois points essentiels.

Le premier point est la délimitation. Le paysage existant contient des éléments structurels importants. Il s'agit surtout d'éléments naturels comme les vallons, les cours d'eau, les parties boisées. Il nous paraît important de respecter ces éléments structurels dans la conception du plan d'urbanisation. L'analyse de la structure territoriale a mis particulièrement en évidence

l'importance des trois éléments que représentent les parties boisées, les cours d'eau et les grandes surfaces paysagères définissant la zone pouvant être prise en considération pour l'urbanisation.

Le deuxième point que j'aimerais relever est le fait que, si l'on part avec une zone tout particulièrement destinée à l'urbanisation, il faudra éviter d'ériger une opposition entre le paysage naturel et le milieu urbain. Le caractère de la ville de Fribourg et de l'agglomération fribourgeoise est essentiellement composé par ces deux éléments.

Le troisième point est que l'espace naturel dans nos zones d'habitation et nos zones d'activité constitue également un point fort de la région. Il faut relever que ces espaces naturels sont d'une grande richesse pour la région. On trouve une végétation variée, des cours d'eau et aussi de larges espaces vitaux pour la faune, éléments que l'on se doit évidemment de respecter.

Je vous propose maintenant de passer au concept que vous trouverez dans le rapport pour parler en premier lieu des éléments constitutifs, ensuite de la définition des grands espaces agricoles naturels qui, à notre avis, doivent aussi rester libres, de la structuration du milieu urbain et en dernier lieu de la mise en zone de tous les éléments qui nous semblent être importants. Le deuxième chapitre dans la conception directrice dénommé « Centre et autres secteurs » nous paraît également important. Au cours de nos travaux, nous avons constaté avec le développement en cours que de nombreuses zones non utilisées sont de plus en plus transformées en zones urbanisées cohérentes. Dans le cadre des analyses effectuées, nous avons identifié indépendamment des limites communales des secteurs territoriaux qui devraient à notre avis être intégrés au périmètre et à la conception afin qu'ils soient mis en relation. Nous avons donc élaboré des concepts sectoriels pour les secteurs concernés tout en formulant une idée conceptrice sur la structure fonctionnelle de l'utilisation spatiale.

Les autres éléments importants qu'il faut prendre en considération sont les centres traditionnels existants tels que les centres régionaux, le centre cantonal, les centres communaux, les centres de localité ou de quartier. On a constaté que l'agglomération fribourgeoise dispose d'un réseau assez dense en centres et points d'approvisionnement. Il ne s'agit pas seulement de centres techniques, mais aussi de centres d'identification et de qualité urbaine. Il faut intégrer ces éléments de façon consciente à la conception. Pour élaborer les concepts des secteurs territoriaux et des centres, on définit donc les secteurs territoriaux situés à la limite communale et les centres qui devraient être renforcés. M. Haag a déjà parlé des pôles de développement. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il ne suffit pas d'identifier simplement les zones déjà légalisées mais qu'il convient de répondre aux besoins résultant des perspectives démographiques. Il est important, à côté d'une stratégie d'identification à l'intérieur des zones déjà légalisées, de

définir et de mettre également en place une stratégie de développement des pôles importants dans cette région. Les centres commerciaux forment aussi des zones économiques importantes. En revanche, en ce qui concerne l'évolution démographique et le développement économique de ces régions, on a constaté que cette agglomération dispose suffisamment de centres commerciaux. On est d'avis qu'avec un tel réseau de centres commerciaux, la région ne devrait plus autoriser de nouvelles implantations, surtout si l'on veut tenir compte des besoins découlant des perspectives démographiques. On a aussi mis en place un système d'évaluation de la qualité des différents pôles, ce qui nous a permis de constater de grandes différences entre les divers pôles. Il est clair que ces pôles ne sont pas destinés au même développement. Il y a des pôles qui se situent à proximité des transports en commun, ceux qui ont été créés par la structure urbaine et d'autres qui n'engendrent aucun problème de circulation. Selon sa situation par rapport au périmètre de l'agglomération, chaque pôle répond à des caractéristiques différentes.

En additionnant les potentialités de tous les pôles de développement, on peut dégager une assez grande marge de manœuvre pour les besoins en surface habitable. Toutefois, il faut maintenant attendre la réaction des communes à la suite de la consultation. Il se peut alors que de nouveaux éléments proposés par les communes modifient cette première approche. La même situation se pose pour les zones d'activité, si l'on compare les constructions des cinq dernières années avec le potentiel identifié au cours de nos travaux. En dernier lieu, je souhaite brièvement aborder la question de l'urbanisme. Les efforts à fournir dans ce domaine se concentrent sur la densification du milieu urbain et la valorisation de certains secteurs. On ne peut pas dissimuler les secteurs comportant un déficit dans certains quartiers et qui méritent d'être revalorisés dans leur propre intérêt. Par l'aménagement de certaines rues, la valorisation de zones vertes et la mise en réseau des qualités structurelles de ces quartiers, on peut augmenter la qualité de vie dans plus d'un secteur. Pour la densification, on recommande d'utiliser les zones en friche, comme le quartier de l'arsenal à Fribourg. Dans ce contexte, on a aussi constaté que des projets de densification sont déjà en cours, notamment dans le secteur de Landi. En voyant les nombreux gabarits qui ont été érigés, le processus semble être bien engagé. La structure actuelle du milieu urbain montre qu'en procédant à la densification et en mettant en réseau les secteurs urbains, le potentiel pour la construction de nouveaux immeubles est bien présent. La conception directrice se concentre uniquement sur les principaux points de cette urbanisation, notamment les secteurs à valoriser, les axes structurants établissant les réseaux et l'intégration des grandes infrastructures techniques.

Pour terminer, j'aborde le Plan cadre 2020 qui se trouve à la fin du rapport, tout en soulignant une fois encore qu'il ne représente pas une conception définitive pour le développement. Il a été établi pour illustrer de manière plus détaillée toutes les pistes possibles et décrites dans le rapport. Maintenant, il vous appartient de vous déterminer sur la base des propositions qui vous ont été soumises. Je termine ma présentation en vous remerciant de votre attention et me permets de donner la parole à M. Dupasquier.

M. Jean-Marc Dupasquier. L'un des thèmes importants lorsqu'on parle de projet d'agglomération est la dimension mobilité et transports. Avant de vous présenter certaines planches, il est important de citer au niveau de l'agglomération fribourgeoise certains documents. Vous avez déjà eu connaissance des documents qui ont été validés, le Plan régional des transports, le PRT, validé en 1999, et plus récemment le Projet général de la CUTAF, le PG, validé il y a environ deux ans. Ces deux documents constituent évidemment des bases solides pour concevoir et définir ce projet d'agglomération. Contrairement à d'autres agglomérations en Suisse romande et en Suisse alémanique, peu ont déjà engagé une démarche mobilité et transports en amont, ce qui facilite entre guillemets la tâche au niveau de l'élaboration de ce projet d'agglomération puisque les grandes tendances en matière de mobilité, en matière de réseau des transports urbains et en matière d'infrastructures routières, sont déjà plus ou moins connues. Tout le processus du Projet général de la CUTAF, qui a duré à peu près deux ans, a bien évidemment été accompagné par les divers services cantonaux compétents, on retrouve notamment le Service des ponts et chaussées, le Service des constructions et de l'aménagement du territoire, le Service des transports et de l'énergie, ainsi que les représentants des autorités communales des communes les plus importantes, Villars-sur-Glâne, Düdingen, Marly et Givisiez. Il y a là vraiment un travail d'équipe qui a été fourni pour élaborer ce projet d'agglomération.

Alors avant de vous faire état des éléments du projet d'agglomération en terme de mobilité, je pense qu'il est important de vous présenter certains éléments de la configuration et du fonctionnement du réseau routier et autoroutier.

(Présentation graphique).

L'autoroute est sollicitée par environ 30'000 véhicules par jour. L'autoroute fribourgeoise comprend en tout quatre jonctions et ce nombre de véhicules est relativement élevé par rapport à d'autres agglomérations. Il s'agit naturellement de valoriser toutes ces jonctions qui peuvent nous rendre service pour l'agglomération. Donc 30'000 véhicules par jour sur l'autoroute.

Les pénétrantes en direction de Fribourg, - route de Morat, route de Villars-sur-Glâne et le secteur de la route cantonale de Marly -, sont sollicitées par environ 20'000 à 25'000 véhicules par jour. On voit que les niveaux du trafic autoroute et routes cantonales sont à peu près les mêmes alors que le gabarit des voies n'est pas du tout le même, tout comme le milieu traversé – écoles, habitations – n'est pas identique. Un point important à citer, quels que soient les éléments structurants internes à Fribourg, Villars-sur-Glâne, Granges-Paccot ou Düdingen, la plupart de ces axes sont sollicités par 20'000 à 25'000 véhicules, tous modes de transport confondus. La plupart du trafic automobile peut traverser la ville comme bon lui semble, car il y a relativement peu de mesures incitatives qui orienteraient le trafic plutôt sur l'autoroute ou plutôt sur un axe par rapport à un but. La valeur qu'on retrouve toujours, c'est la valeur de l'Avenue de la Gare à Fribourg, une artère qui est actuellement sollicitée par 20'000 véhicules par jour, tous modes de transports confondus. Par rapport à ces 20'000 véhicules/jour, nous trouvons un trafic d'environ « 5000 véhicules/jour ».

On a essayé de mettre en évidence quelle était la structure du trafic au niveau de l'utilisation du réseau autoroutier. Nous distinguons en premier lieu le trafic de transit Berne-Vevey et son impact sur les jonctions autoroutières. On constate que ce trafic est d'environ 12'000 véhicules/jour, c'est relativement faible et représente 1 véhicule sur 5 qui entre dans les secteurs entre Düdingen et Matran.

Le gros du trafic, environ 40'000 véhicules/jour, c'est du trafic qui vient de l'extérieur de l'agglomération et qui se dirige vers une seule jonction. Cela peut être, par exemple, un usager qui vient de Vevey et qui sort à Villars-sur-Glâne pour se rendre chez Cartier ou un usager qui entre sur l'autoroute à la jonction de Düdingen pour se rendre au travail à Berne. On voit que ce trafic qui se dirige sur une jonction représente environ 60% du trafic aux jonctions. Donc, l'autoroute joue bien son rôle dans le trafic de l'agglomération.

Enfin, nous distinguons le trafic interne, trafic qui se déroule entre les jonctions autoroutières et qui est relativement constant. Le trafic entre deux jonctions, par contre, représente actuellement environ 1 véhicule sur 4. Là, il peut s'agir, par exemple, d'un usager qui prend l'autoroute à Düdingen pour sortir à Fribourg-Sud ou Fribourg-Centre, mais ce type de trafic se déroule essentiellement entre les jonctions Fribourg-Sud et Fribourg-Nord.

Chose importante par rapport à d'autres agglomérations où le trafic autoroutier joue un rôle prépondérant dans le trafic d'agglomération, c'est le trafic entre les zones urbanisées de l'agglomération. On voit que le rôle de l'autoroute A12 dans l'agglomération fribourgeoise est relativement marginal pour ce type de transport.

J'aimerais également évoquer une notion importante d'utilisation des moyens de transport dans l'ensemble du périmètre de la CUTAF où on constate que le mode de transport utilisé est fonction du type de déplacement.

Le premier élément est le trafic automobile. Il s'agit essentiellement du trafic interne, c'est-à-dire un trafic d'échange où l'origine et la destination restent à l'intérieur du périmètre de la CUTAF, comme, par exemple, un trajet Marly-Givisiez. On voit que l'utilisation de la voiture pour le trafic interne ou d'échange est prépondérante. Nous constatons qu'il y a environ 160'000 à 170'000 déplacements de personnes par jour qui utilisent la voiture dans l'agglomération fribourgeoise, tandis que le réseau des transports publics urbains TPF connaît un volume d'environ 35'000 personnes transportées quotidiennement, le réseau de bus régional entre 6'000 et 7000 personnes, le train CFF environ 15'000 personnes et le train TPF environ 3'000 personnes. Si l'on compare le trafic automobile avec le trafic ferroviaire, on s'aperçoit que, au niveau du périmètre CUTAF, les 85% des déplacements motorisés sont effectués en voiture, environ 10% en bus régional ou urbain, et environ 5% en train (CFF et TPF). Donc, on voit qu'il y a un enjeu assez important pour définir les types de mesures qu'il faut pour améliorer l'attractivité des transports publics, notamment en terme de vitesse, en terme de développement des lignes et en terme de cadence.

Par rapport à la situation de l'agglomération fribourgeoise et aux réseaux de transports existants (route, rail, bus), on a développé un concept de déplacement multimodal, une image conceptrice qui a une durée de vie de l'ordre de 15 à 25 ans et avec laquelle on cherche à définir quel est la fonction la mieux appropriée pour chaque élément du réseau des transports. Dans cette image, on retrouve l'autoroute qui est relativement sous-utilisée et dont la capacité permet d'écouler entre 55'000 et 60'000 véhicules par jour. On voit également le problème des jonctions, notamment pour les périodes de pointe où leurs capacités permettent d'écouler entre 55'000 et 60'000 véhicules par jour. Même si on a encore une marge, cela devrait être accompagné par une nouvelle vérification des données et un réaménagement de certaines jonctions en fonction du développement urbain et de l'évolution du trafic pour une période de 20 à 25 ans. Quoi qu'il en soit, l'idée est vraiment de faire en sorte que l'autoroute soit valorisée, notamment en fonction de certains déplacements.

D'autres éléments importants sont les principaux axes routiers. Il s'agit de rechercher des mesures qui servent à tempérer le trafic en terme de vitesse par rapport à certains secteurs, notamment aussi au niveau des traversées des villages de l'agglomération. Une autre mesure importante qu'on retrouve dans les régions de la ceinture de Fribourg, Villars-sur-Glâne, Givisiez et Granges-Paccot, consiste en la mise en place de moyens concurrentiels pour le développement d'un réseau de pistes cyclables.

Voilà, ce sont là les grandes mesures de l'aménagement du réseau routier et du développement des infrastructures de transport. La politique des déplacements n'est bien évidemment pas uniquement liée aux personnes ou aux véhicules en déplacement, car la notion de stationnement est également un facteur important. Un véhicule qui reste stationné à 95% pose naturellement des problèmes de consommation de place et de ressources financières. Pour avoir une politique de déplacement qui soit efficace, on retrouve également le principe des parkings d'échange qui sont prévus aux portes de l'agglomération.

J'en viens maintenant, sans aller trop en détail, aux éléments forts qui ont été définis dans le cadre du Projet général de la CUTAF, lequel prévoit environ 120 mesures à l'échelle de l'agglomération. On retrouve des mesures qui touchent la route, le rail, les transports urbains, d'autres types de mobilité, la conception des parkings d'échange, le pont de la Poya. On retrouve également des prolongements de lignes de bus, bref, toute une palette de mesures spécialisées, dont environ 60 ont été jugées structurantes pour l'agglomération en fonction des déplacements à l'échelle locale, voire intercommunale, mais toujours par rapport à une vision plus large de l'agglomération et dont certaines ont été considérées comme des éléments forts dans le cadre du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération a défini un développement de l'habitation dont la réalisation pourrait être intéressante à l'échelle de l'agglomération. Pour assurer le joint entre les transports et l'aménagement du territoire, on a adopté au sein du Groupe technique une méthode de travail qui nous permet de suffisamment connaître les problèmes du réseau routier. On sait exactement où sont les problèmes de circulation, les problèmes de mobilité piétonnière, les problèmes du réseau de bus, on sait où sont les problèmes environnementaux dans certains secteurs, les gares, les arrêts de bus, les lignes de bus, bref, tous ces éléments structurels nous sont suffisamment connus et ont clairement été identifiés. Ensuite, on retrouve les objectifs et les contraintes des différents projets de la CUTAF fixés dans le Plan général des transports. Ce sont des mesures importantes. On retrouve le pont de la Poya, la route de contournement Marly-Matran, la desserte au niveau de certains secteurs de la ville, certaines mesures pour le centre de Fribourg, dont on a beaucoup parlé ces dernières semaines et derniers mois, surtout du sens unique de l'avenue de la Gare, et bien d'autres encore. Tous ces éléments sont évidemment des mesures importantes qui doivent être pris en considération.

Une fois ces éléments connus, on peut ensuite définir les potentialités d'utilisation des réseaux de transport par rapport à la qualité urbanistique. On développe alors un quartier ou un secteur tout en analysant les infrastructures de transport et en mettant en évidence les incidences au

niveau environnemental, afin d'identifier les éventuels problèmes et connaître les mesures d'incitation à mettre en place. Ce ne sont là bien évidemment que des propositions, des recommandations concernant les mesures à prendre : savoir où et comment réaliser ces mesures, selon quel échéancier et pour quel développement urbanistique. Quels sont les problèmes pratiques qu'on retrouve évidemment durant la semaine ou le samedi lorsque le niveau des activités commerciales est généralement très important. On retrouve les problèmes aux jonctions d'autoroute, dans les traversées de communes, notamment à Marly, à Villars-sur-Glâne. On retrouve également certains problèmes de fluidité du réseau routier, notamment au centre de Fribourg, où un trafic important cherche à passer et occasionne un effet entonnoir.

Si l'on prend en compte les distances des pôles de développement de l'agglomération fribourgeoise, on retrouve toute une série de conditions qui appellent des mesures par rapport à des questions d'habitat et d'activités, où l'on doit analyser et connaître exactement le type de trafic automobile généré zone par zone. A ce niveau, les secteurs qui seraient amenés à générer le volume de trafic le plus important sont les secteurs de Matran, de Villars-sur-Glâne, du Plateau d'Agy, mais également de Torry, la Ville de Fribourg et de Granges-Paccot. Ce sont des secteurs qui se situent plutôt le long de la ceinture de l'agglomération. On a également une densification qui peut être importante au niveau de la zone industrielle de la gare de Fribourg, mais qui est tout à fait compatible avec les objectifs des réseaux de l'agglomération et de la Confédération.

La réalisation de certains ouvrages forts fait partie du concept, je citerai le pont de la Poya et l'évitement de Düdingen. On retrouve également certaines mesures spécifiques pour les transports publics pour adapter quelque peu le réseau au niveau de l'agglomération. On retrouve ensuite les développements qui sont connus à moyen et long terme. Il s'agit de mesures pour améliorer les jonctions autoroutières et le fonctionnement de l'autoroute dans le cadre de l'agglomération, il s'agit aussi d'améliorer le report du trafic dans certains quartiers le long de l'autoroute, tout en tenant compte de l'environnement, d'améliorer le fonctionnement du réseau des transports publics pour décharger les axes sollicités par l'automobile. Au niveau des autres types de mesures, notamment dans le domaine du stationnement, nous retrouvons les parkings d'échange qui sont importants au niveau du développement de l'agglomération et des mesures de modération prévues par le Projet général de la CUTAF. On a également des mesures de sécurité pour modifier le comportement des automobilistes pour réduire la vitesse, notamment aux abords des écoles. Enfin, dans les autres types de mesures préconisées, nous trouvons, par exemple, la tarification et l'application d'une communauté tarifaire. Un certain nombre de mesures complémentaires sont également à

envisager en cas de modification ou de développement des jonctions autoroutières, notamment dans les secteurs de Matran, Fribourg et Guin.

4.2 Discussion

Le Président. Je remercie les mandataires pour leur présentation. Je vous rappelle que nous avons prévu deux séances d'informations pour les conseils communaux les 2 et 9 juin prochain. J'ouvre maintenant la discussion.

M. André Schoenenweid. Je remercie les mandataires pour les présentations et je souhaite faire un certain nombre de remarques au sujet de ce rapport. Je constate dans ce document, que l'évolution démographique passera en dix ans à plus de 10% avec une diminution des places de travail de 5 %, la population pourrait augmenter selon les scénarios proposés entre 12'000 personnes et 20'000 personnes par rapport au reste du canton. J'aimerais savoir quel sera le taux d'activité prévu pour une zone d'activité qui est d'environ quatorze hectares ? Quel sera le nombre d'emplois à créer ? Je constate également un fort développement de l'agglomération bernoise et de l'agglomération lémanique, qui génèrent un nombre de places de travail tel que les gens ne voudront peut-être plus s'installer dans une agglomération sans une zone environnementale intéressante. Alors, comme nos urbanistes comptent-ils tenir compte de cela pour le positionnement de notre agglomération ?

M. Rolf Hähle. Le problème est très difficile à apprécier. C'est pourquoi nous nous sommes basés lors de notre étude sur une comparaison en surface plutôt qu'en places de travail. Pour certains de nos travaux, nous nous sommes aussi basés sur des études techniques qui ont été faites. Hélas, nous n'avons pas trouvé de réponses documentées au niveau du canton ou de la Confédération. C'est aussi la raison pour laquelle nous pensons qu'il faut plutôt avoir une stratégie, c'est-à-dire prévoir des zones qui sont aptes à jouer le rôle de pôle d'activité ou qu'on peut activer pour jouer ce rôle.

M. Ulrich Haag. Le développement de l'évolution démographique par rapport aux places de travail constitue un élément fondamental. Dans ce domaine, le développement des activités dans les zones de la deuxième couronne est aussi un facteur important. Si l'on fait une comparaison avec d'autres agglomérations aux alentours de Berne, nous constatons que la ville de Thoun, par exemple, a perdu énormément de places de travail et est devenue, maintenant j'exagère un peu, la ville d'habitation ou la cité-dortoir

de l'agglomération de Berne. Mais actuellement, cela n'est absolument pas le cas pour la ville de Fribourg.

Mme Antoinette De Weck. J'ai une remarque concernant les documents de la séance et je trouve dommage qu'on projette des plans alors qu'on n'a pas eu l'occasion d'en prendre connaissance avant la séance.

M. Jean-Marc Dupasquier. Ces planches que nous vous avons présentées ne sont pas des solutions. L'idée était de vous présenter simplement l'approche de nos travaux plutôt que de nous arrêter seulement à quelques aspects au niveau du fonctionnement et des mesures du Projet général de la CUTAF que vous connaissez. L'objectif était de vous montrer l'articulation qu'on pourrait mettre en place dans le projet d'agglomération.

M. Gilles Bourgarel. Je souhaite savoir si, dans le cadre de ces études, l'on envisage des mesures visant à freiner l'implantation démesurée des centres commerciaux dans le périmètre de l'agglomération ?

M. Ulrich Haag. D'entente avec le canton, on doit arriver à limiter l'implantation des centres commerciaux hors du tissu urbain indépendamment des liaisons qui existent. Il a des projets qui ne sont pas encore réalisés et qui sont pourtant fortement avancés et qu'il faudra traiter. Si on veut faire une bonne politique d'agglomération, c'est-à-dire à l'intérieur de la première ceinture, il serait désastreux de tolérer un tel développement dans la deuxième ceinture. Et, c'est dans ce sens qu'il faut agir sur le plan politique ; il faut un débat avec les autorités communales et avec le canton.

Le Président. La question des centres commerciaux est importante. A l'époque, l'implantation des centres commerciaux reposait sur une étude de marché. Une entreprise choisissait un créneau qui pouvait être complémentaire à ce qui existait déjà. Aujourd'hui, ce choix n'est plus complémentaire, mais vise à éliminer la concurrence par tous les moyens possibles. Nous subissons donc le revers d'un certain nombre de prestations que nous payons cher, notamment au niveau du commerce de détail. Il est bien clair qu'on ne va pas pouvoir éviter ces implantations qui ne visent plus la niche complémentaire, mais bien une concurrence pure et dure à ce qui existe déjà. Et avec la liberté de commerce et d'établissement, on peut difficilement arrêter cela. On peut agir à travers la planification avec des restrictions au niveau de la mise à disposition de zones, mais cela n'est possible que dans le cadre d'un projet global où tout le monde joue le jeu. Si aujourd'hui une entreprise vient dans une commune de l'agglomération pour s'implanter en disant qu'elle va créer une centaine de places de travail, il est

clair que la commune ne va pas refuser une telle offre. Mais, je crois quand même qu'il est nécessaire de prévoir un projet de planification corrective pour réorganiser et restructurer quelque peu ce domaine.

M. Christian Ducotterd. Quelles seront les incidences du développement de l'agglomération sur la zone agricole au niveau du périmètre l'agglomération et quelle sera l'emprise des pistes cyclables sur les terres agricoles ?

M. Ulrich Haag. Le Groupe de coordination nous a priés dans sa séance de mars de ne pas oublier de traiter les zones agricoles, car on attend également un changement dans ce domaine. Si l'on peut observer plutôt une régression de la zone agricole, elle ne sera pas aussi forte que l'on peut penser. Mais dans notre conception, nous n'avons pas prévu de réforme agricole à l'intérieur du périmètre de l'agglomération.

M. Rolf Hähnle. Dans le chapitre de la mobilité, on parle des derniers bilans qui ont été faits dans ce domaine, des idées principales qu'on va peut-être développer – elles figurent par ailleurs déjà dans le Projet général de la CUTAF –. Si nous parlons dans notre rapport de l'agriculture, c'est uniquement pour donner une meilleure vue d'ensemble de la situation actuelle de l'agriculture par rapport à une extension possible de l'urbanisation.

M. Francis Maillard. Cet alinéa sur les surfaces agricoles n'a, à mon avis, rien à voir dans ce rapport.

Le Président. La consultation des conseils communaux vise précisément à faire ce genre de remarques pour que la Commission technique et les urbanistes puissent en tenir compte dans le cadre de leurs travaux.

M. Rolf Hähnle. Nous avons élaboré une conception : il est clair que les débats commencent maintenant. Nos travaux, qui sont purement techniques, reposent sur des critères que nous avons préalablement définis pour les besoins urbanistiques. Il est bien clair que nos travaux et le plan-cadre ont d'abord été élaborés pour mettre en évidence toutes les options possibles avant d'arriver au stade des décisions. Et dans ce cadre, un premier avis des conseils communaux est important.

M. Christoph Allenspach. Je suis contre la mise en consultation facultative de ce programme. Pour ma part, je ne suis satisfait qu'à moitié. Je ne veux pas entrer en détail sur le contenu du rapport, mais j'estime qu'on va trop vite en coloriant certaines zones sur les plans qui nous sont présentés, car nous

nous trouverons ainsi très vite devant le fait accompli. Les communes apprécieront et défendront leur territoire pour faire changer la couleur de certaines de ces zones.

J'ai encore quelques remarques à faire concernant le processus politique qui n'a pas encore commencé. Je pense qu'on se trouve au début d'un processus qui n'est ni plus ni moins de l'ordre technique. C'est aussi la première fois qu'un législatif, bien que provisoire, se prononce sur un plan directeur, un projet d'aménagement. Je regrette que les débats au sein du Groupe de coordination n'aient pas été plus fructueux. Nous avons été invités à plusieurs reprises à y participer, mais nous n'avons pas pu faire valoir nos prises de position. Je regrette que la Commission, qui est essentiellement composée de membres techniques, n'ait eu qu'une petite demie heure pour nous donner l'occasion de parcourir ce document page par page et nous permettre de faire nos remarques qui, finalement, n'ont pas été retenues ou ont été prises en compte que de façon lacunaire. Cette manière de procéder n'est pas satisfaisante. En plus, le Groupe de coordination n'a pas suffisamment su accompagner le projet pour évaluer la partie technique et n'a toujours pas fixé les règles du jeu politique. Pour la suite, je demande qu'un débat politique ait lieu sur la base de ce rapport.

Hr. Marius Zosso. Ich habe noch eine Frage zum Verfahren in Bezug auf die Konsultation der Gemeinden. Was erwarten Sie als Rückmeldung? Auf welche Problembereiche, auf welche Fragen wünschen Sie Rückmeldungen? Die Vernehmlassung muss so ausgerichtet sein, dass wir am Ende Rückmeldungen mit einer bestimmte Gültigkeit sicherstellen können.

M. Ulrich Haag. Es geht uns darum, die offenen Fragen im Rahmen des Konzepts konkretisieren zu können. Es geht dabei um die Entwicklungsschwerpunkte aller Kapitel. Ich kann mir vorstellen, dass wir diese Vernehmlassung mit einem Fragebogen aufdatieren. Wir sehen dies auch als einen ersten Schritt, aber falls ein direktes Gespräch oder eine direkte Sitzung mit einer Gemeinde zu diesem Gebiet gewünscht wird, dann stehen wir zur Verfügung.

Mme Annelise Meyer-Glauser. Je trouve ce rapport très intéressant, mais je souhaite avoir quelques précisions concernant les raisons de cette consultation, car je trouve que cette procédure n'est pas très démocratique.

Le Président. En ce qui concerne le Projet d'agglomération fédéral, c'est l'assemblée constitutive qui l'a mis en route, mais cela reste quand même l'apanage des communes. Il appartient au Groupe de coordination avec les

experts du Groupe technique d'analyser le projet en profondeur. Le Groupe de coordination veut aussi que l'Assemblée constitutive puisse suivre ses travaux et faire en sorte que les informations qui sont transmises aux communes, et je crois que c'est important, soient plus ou moins cohérentes et correspondent dans une large mesure à ce qui est souhaité dans le cadre de la constitution de l'agglomération. Pour définir le cadre de la future agglomération, ces travaux échoient aux experts et aux urbanistes du Groupe technique dans le cadre du mandat qui leur a été attribué. Pour le processus politique, il est important que les communes puissent se prononcer dans le cadre de la consultation prévue sur les travaux en cours. Il est important que les communes puissent maintenant commencer leur travail de réflexion sur le projet qui leur est soumis pour consultation. Des remarques ont déjà été faites et nous attendons maintenant la détermination des communes afin que les experts du Groupe technique puissent en tenir compte.

M. Vincent Thalmann. Les remarques qui ont été faites ne mettent pas en cause le travail du Groupe technique. Je pense qu'un excellent travail a été fait, mais certaines remarques n'ont pas été prises en considération.

M. Hubert Dafflon. Lors du dernier Groupe de coordination, vous avez fait un certain nombre de remarques. La majorité de ces remarques ont été prises en considération, pour les autres, nous avons tenu compte de l'essentiel. En ce qui concerne la commune de Marly, les remarques que M. Francis Maillard m'a transmises, sont des remarques qui relèvent essentiellement du ressort communal et pourraient justement faire partie de cette consultation. M. Francis Maillard avait fait une remarque au sujet de l'agriculture. Nous avons donc ajouté un nouveau chapitre sur l'agriculture. Pour les autres remarques, elles ont également été prises en considération. Pour ne pas perdre du temps, le Groupe de coordination a simplement choisi d'aller directement à la prochaine étape.

M. Vincent Thalmann. Lors du dernier Groupe de coordination, beaucoup de remarques ont été faites et on nous avait promis qu'on les recevrait avec le procès-verbal de la séance.

M. Christoph Allenspach. Lors de cette première consultation, il faut que les Délégués soient également consultés. Il faut aussi dire que ce n'est pas le Groupe technique qui est à l'origine de la consultation, mais bien l'agglomération, c'est-à-dire le Bureau.

Le Président. Il est évident que les consultations ont toujours été organisées par le Bureau. Ce n'est pas le Groupe de coordination, même s'il a été amené à prendre position de manière très détaillée sur le projet.

M. Gilles Bourgarel. Je souhaite simplement savoir si ce document est transmis à la Confédération ?

Le Président. C'est exact. Selon la procédure, l'assemblée constitutive devra libérer ce document à l'intention des instances fédérales au terme de la consultation.

M. Maradan Que deviendra ce projet d'agglomération, si l'agglomération ne se fait pas ? La question qui se pose pour toute la population est de savoir, qui va récupérer ce projet si l'agglomération au sens politique n'est pas constituée.

Le Président. A ce propos, j'ai été appelé hier à répondre à Radio Freiburg. Ce projet d'agglomération comprend les trois domaines d'activités que sont l'aménagement, les transports et l'environnement. Vous avez décidé de présenter un projet d'agglomération aux autorités fédérales à Berne afin d'obtenir l'appui financier de la Confédération. Si la future agglomération est réalisée, le problème ne se pose pas et l'agglomération travaillera sur la base du projet agréé par les autorités fédérales. Si l'agglomération ne se fait pas, ce projet pourrait alors tout simplement être récupéré par les communes sous une autre forme juridique pour bénéficier de l'appui de la Confédération. Le travail étant fait, cette récupération peut se faire, par exemple, par une association de communes ou éventuellement une entente intercommunale. Il ne faut pas croire que ce projet finisse dans un tiroir si l'agglomération n'était pas constituée.

Frau Ursula Baumeyer. In Zusammenhang mit dieser Vernehmlassung möchte ich die Delegierten dazu aufrufen, zu diesem Projekt Stellung zu nehmen. Dabei ist zu bedenken, dass die Planungshoheit immer noch bei den Gemeinden liegt und die Stellungnahmen der Gemeinden zu dieser Vernehmlassung in diesem Sinne nur eine richtungweisende Gültigkeit haben können.

Herr Präsident. Diesen Punkt habe ich vorher angesprochen, weil in diesem Bereich die Kompetenz erst bei der gegründeten Agglomeration liegen kann. Wir haben aber die Gelegenheit genutzt, dieses Agglomerationsprojekt schon heute ausarbeiten zu lassen, und zwar zuhanden der Gemeinden, um sie auf die Planungsvorhaben hinsichtlich der Gründung der Agglomeration

aufmerksam zu machen und zu konsultieren. Die drei ersten Aufgabenbereiche hatten wir bereits und wir haben uns hier erlaubt, dieses Projekt schon jetzt durchführen zu lassen. Es geht hier natürlich auch um politische Aspekte und eine gewisse Gemeindehoheit, wobei es aber nicht Aufgabe der hier anwesenden Gemeindevertreter ist, die Ansätze zu diesem Projekt für ihre Gemeindebehörden zu bestimmen.

Herr Christoph Allenspach. Die Gemeinden müssen sich hier aussprechen können. Die Delegierten können mitarbeiten und Anregungen einbringen, um die Diskussion auf Ebene der Gemeinden zu führen.

Herr Präsident. Die Gemeinden können auch mit ihren Delegierten in der konstituierenden Versammlung Rücksprache nehmen. Auch auf Ebene der Gemeinderäte und anderen Gemeindeverbänden können Gespräche und Diskussionen geführt werden, um sich eine Meinung zu bilden.

M. Jean-Paul Meyer. Je souhaite quelques précisions sur la détermination des conseils communaux, puisque toutes les communes concernées par le projet d'agglomération fédéral ne sont pas représentées au sein de l'Assemblée constitutive.

Le Président. Les communes qui ne sont pas membres de l'Assemblée constitutive ne se détermineront évidemment que par rapport au projet d'agglomération fédéral.

M. Christian Ducotterd. Pour la consultation des communes, je trouve que le contenu de ce rapport est trop général et pas assez concret. Il ne permet pas aux communes de se déterminer à l'heure actuelle. C'est dommage que les travaux ne soient pas plus avancés et je pense que, dans ces conditions, on ne peut pas encore prendre position.

M. Ulrich Haag. Pour élaborer cette conception, nous avons choisi une voie et je suis persuadé que si on avait analysé les pôles de développement de manière plus concrète on aurait déjà fait une sélection entre ce qui est bien et ce qui ne l'est pas. On aurait alors été confronté à grand nombre de problèmes politiques. C'est pourquoi nous procédons à cette première consultation afin de recueillir les avis de tous les participants au projet et de les intégrer avant de lancer une seconde consultation.

Le Président. Je rappelle à M. Ducotterd que le projet d'agglomération fédéral constitue un concept directeur qui deviendra un Plan directeur régional. Un Plan directeur régional a pour but de donner aux communes une

orientation pour concevoir leur aménagement. Le travail d'exécution de cette conception directrice ou du Plan directeur régional se fera par les communes dans le cadre de l'agglomération constituée ou sous une autre forme juridique. Il est clair qu'une conception directrice est toujours relativement générale et ne trace que les grandes lignes dans lesquelles le développement et l'aménagement doivent avoir lieu. A ce stade, on ne se préoccupe pas encore des détails.

4.3 Vote pour la mise en consultation de la conception directrice

Le Président. Si la parole n'est plus demandée, je vous demanderai maintenant simplement de vous déterminer : acceptez-vous de libérer ce document pour qu'il parte en consultation auprès des communes, du canton et de la Confédération ?

Celles et ceux qui sont pour la consultation sont priés de s'exprimer par main levée.

Vous avez accepté le principe de cette consultation par une large majorité, sans avis contraire et avec trois abstentions. Je vous remercie et je passe maintenant au dernier point de l'ordre du jour.

5. Comptes de l'Assemblée constitutive pour l'année 2004

Le Président. L'article 15 de notre règlement prévoit que l'approbation des comptes revienne à l'Assemblée constitutive. Vous avez tous reçu le récapitulatif des comptes de l'année 2004 de l'Assemblée constitutive. Il s'agit en fait d'un récapitulatif simple qui contient dans la première partie les frais des divers organes de l'Assemblée constitutive et dans la deuxième partie la participation des communes.

Je prie maintenant M. Gilbert Perrin et M. André Meylan qui ont pour la Commission financière procédé à la révision des comptes.

M. Gilbert Perrin. Conformément à l'article 15 alinéa 2 du Règlement de l'Assemblée constitutive de l'agglomération de Fribourg, les vérificateurs soussignés ont procédé en date du 17 mai 2005 à la vérification des comptes 2004 de l'Assemblée constitutive de l'agglomération de Fribourg.

Notre révision a été effectuée selon les normes comptables et nous avons procédé par sondages dans les différents comptes. Nous avons effectué nos travaux sur la base des documents qui nous ont été soumis ainsi que sur les renseignements verbaux qui nous ont été aimablement donnés par Monsieur Christophe Bourgenoud, comptable du HMS de la Sarine.

Il nous a été confirmé que l'Assemblée constitutive de l'agglomération de Fribourg n'avait aucun engagement hors bilan et qu'aucun événement particulier postérieur à la date du bouclage ne pouvait affecter les comptes arrêtés au 31 décembre 2004.

Les comptes 2004, présentent le résultat suivant :

• Total des charges	Fr. 307'705.95
• Total des produits	<u>Fr. 469'234.05</u>
Excédent de produits	<u>Fr. 161'528.10</u>

L'excédent de produits est reporté sur l'exercice 2005.

Par rapport au budget 2004, cet excédent de produits provient essentiellement du fait que les honoraires et frais d'études prévus pour un montant de Fr. 200'000.- se montent, dans les comptes, à Fr. 117'935.60 et que la participation de la Confédération de Fr. 45'000.- n'était pas prévue au budget.

En examinant le bilan, on constate que le bénéfice reporté de l'exercice 2002/2003 et le bénéfice de l'exercice 2004 constituent une réserve de plus de Fr. 245'000.-. De ce fait, nous proposons au Bureau de l'Assemblée constitutive d'utiliser en premier lieu pour l'exercice 2005 cette réserve, ceci avant de procéder à l'appel d'une participation financière des communes membres.

Nous souhaitons également attirer l'attention des Délégués de l'Assemblée constitutive de l'agglomération de Fribourg sur les points suivants :

1. Dans le rapport de l'exercice 2002/2003, les vérificateurs des comptes avaient adressé plusieurs propositions. Nous constatons avec satisfaction que le Bureau a tenu compte desdites propositions.
2. Actuellement, l'agglomération a encore un compte de Fr. 33'123.- ouvert auprès de la Préfecture. Nous proposons au Bureau de boucler ce compte et de verser son avoir sur le compte courant ouvert auprès de la Banque cantonale Fribourg.

Nous proposons à l'assemblée constitutive d'approuver les comptes 2004 tels que présentés et d'en donner décharge avec remerciements au Bureau de l'Assemblée constitutive de l'agglomération de Fribourg ainsi qu'aux personnes concernées par la tenue des comptes.

Fribourg, le 19 mai 2005

Signé: Gilbert Perrin et André Meylan

Le Président. Je remercie MM. Perrin et Meylan pour leur précieux travail. Les propositions de la Commission financière ont été transmises au Bureau de l'Assemblée constitutive pour être exécutées. Est-ce que quelqu'un souhaite s'exprimer au sujet du rapport des réviseurs ou des comptes annuels 2004 ?

Si ce n'est pas le cas, je passe au vote et vous prie d'approuver les comptes, tels qu'ils vous ont été présentés, par main levée.

Vous avez approuvé les comptes annuels 2004 à l'unanimité.

M. Gilbert Perrin. En ce qui concerne le Budget 2006, la Commission financière souhaite que ce budget soit soumis aux Délégués lors de la prochaine séance de l'Assemblée constitutive.

M. Président. Je remercie M. Perrin pour cette information.

Est-ce qu'il a d'autres interventions ? Sous les divers ?

Ce n'est pas le cas. Je procède donc à la clôture de la séance et je vous remercie de votre présence ainsi que de votre engagement.

Pour le procès-verbal :

Béat Karlen
Collaborateur auxiliaire

Corinne Margalhan-Ferrat
Conseillère scientifique