

**Séance du Conseil d'Agglomération de Fribourg du 26 janvier 2012**  
**Sitzung des Agglomerationsrats Freiburg**

Date : Jeudi 26 janvier 2012 / Datum : Donnerstag 26. Januar 2012  
Lieu : Halle de Gymnastique à Marly / Ort : Sportsaal, Marly-Cité

**Présidence / Präsidentschaft :**

M. Jean-Daniel **Wicht**, Président, Givisiez  
M. M. Marc-Aurelio **Andina**, Vice-président, Villars-sur-Glâne  
Mme Corinne **Margalhan-Ferrat**, Secrétaire générale et directrice administrative

**Membres du Conseil d'agglomération / Mitglieder des Agglomerationsrats**

***Commune de Fribourg***

Mmes Madeleine **Genoud-Page**, Adeline **Jungo**, Christa **Mutter**, Marie-Angèle **Poupon**, Eleonora **Schneuwly-Aschwanden**, Cécile **Thiémard** et MM. Christoph **Allenspach**, Cyril **Berton**, Daniel **Gander**, Jean-Pierre **Gauch**, Jérôme **Hayoz**, Pierre-Olivier **Nobs**, Pius **Odermatt**, Jean-Daniel Schumacher, Rainer **Weibel**

***Commune d'Avry***

Mme Geneviève **Renevey** et MM. Marc-Antoine **Messer**, Michel **Moret**

***Commune de Belfaux***

Mme Anne-Lyse **Meyer** et MM. Dominique **Corpataux**, Christian **Maître**

***Commune de Corminboeuf***

Mme Anne-Elisabeth **Nobs** et MM. Dominique **Rhême**, Jean-Claude **Spicher**

***Commune de Düdingen***

Mme Ursula **Eggelhöfer-Brügger** et MM. Markus **Bapst**, Urs **Hauswirth**, Werner **Wyss**, Samuel **Zbinden**

***Commune de Givisiez***

Mme Suzanne **Stritt-Schwegler** et MM. Eric **Mennel**, Jean-Daniel **Wicht**

***Commune de Granges-Paccot***

MM. André **Demierre**, Alexis **Overney**

***Commune de Marly***

MM. Jean-Marc **Boéchat**, Eric **Romanens**, Bertrand **Späth**, Lionel **Walter**

***Commune de Matran***

MM. Sébastien **Dorthe**, Daniel **Guillet**

***Commune de Villars-sur-Glâne***

M. M.-A. **Andina**, MM. Nicolas **Bapst**, Adrian **Etter**, Benjamin **Gasser**, François **Grangier**, Dimitri **Küttel**

**Excusé-e-s :**

Membres du Conseil d'Agglomération:

Mme Eva **Berclaz** et MM. Bruno **Marmier**, Kurt **Sager**, Jacques **Vuillier**, Pascal **Wicht**, Hendrick **Krauskopf** et François **Maridor**

### **Ordre du jour / Tagesordnung**

- 1) Ouverture de la séance et salutations
- 2) Approbation du procès-verbal de la séance du 13 octobre 2011
- 3) Communications
  - 3.1 Communications du Président du Conseil d'agglomération
  - 3.2 Communications du Président du Comité d'agglomération
- 4) Adoption du Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération
  - 4.1 Préavis de la Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement
  - 4.2 Position du Comité : MM. Jean Bourgknecht et Kuno Philipona, responsables du DAEM, rapporteurs
  - 4.3 Information de la Commission financière
  - 4.4 Examen du message N°6 du Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération
  - 4.5 Examen des parties liantes du Projet d'agglomération : chapitre par chapitre
  - 4.6 Projet d'arrêté
- 5) Divers

### **1. Ouverture de la séance et salutations / Eröffnung der Sitzung und Begrüssung**

**Le Président.** Monsieur le Président du comité de l'agglomération,  
Madame et Messieurs les membres du comité d'agglomération,  
Mesdames et Messieurs les membres du conseil de l'agglomération,  
Chères collaboratrices et chers collaborateurs de l'agglomération,  
Mesdames et Messieurs les représentants des médias,  
Nous y sommes ! Enfin !

Le paquet est ficelé, prêt à l'envoi. Tout a été vite, parfois trop vite. Néanmoins, je suis convaincu que nous avons en main un vrai projet d'agglomération, un très bon projet d'agglomération. Un fil conducteur pour faire du centre de notre canton un lieu de vie organisé, dynamique, où à l'avenir, après la mise en vigueur du plan et de ses objectifs, il y fera mieux vivre.

Es ist soweit! Endlich!

Das Paket ist verschnürt, bereit zum Versand. Alles ist schnell, manchmal zu schnell gegangen. Trotzdem bin ich überzeugt, dass wir ein gutes Agglomerationsprogramm in der Hand haben, ein sehr gutes Programm sogar. Ein Leitfaden, um aus dem Zentrum unseres Bezirkes einen organisierten, dynamischen Lebensort zu machen, wo es in Zukunft, nach der Inkraftsetzung des Programms und seiner Zielsetzungen, ein qualitativ besseres Leben geben wird.

Comme gage de succès, il est primordial que chacun d'entre nous ait cette conviction ce soir. Même si tout n'est pas parfait, nous aurons l'occasion, lors de sa mise en œuvre, d'adapter si nécessaire le projet en cours de route. Nous devons montrer à nos concitoyens, notre fort soutien, celui des communes à cet ambitieux projet. Je rêve qu'après les débats de ce soir, le vote soit unanime.

Je vous invite encore, durant la lecture des parties liantes du PA2, à ne pas chipoter sur les détails et les virgules. A ne pas demander un peu plus de ceci, un peu moins de cela. N'amendez pas inutilement le projet au risque de lui faire perdre sa substance et sa cohérence.

Ich lade Sie noch ein, während der Lektüre der verschiedenen Teile des AP2 nicht allzu sehr auf Einzelheiten und Kommas zu beharren und auch die einzelnen Themen nicht grundlos infrage zu stellen. Es unnötig ein Projekt verändern zu wollen und der Gefahr auszusetzen, dass dessen Substanz und Zusammenhang schlussendlich verloren gehen.

Chacun d'entre nous a, jusqu'à ce jour, défendu les intérêts de sa commune dans les débats organisés. Si toutes nos exigences avaient été acceptées, je suis persuadé que le projet serait

nettement moins bon. Le fait que nos mandataires aient résisté à certaines de nos revendications permettra de dire certainement demain : ils avaient raison. Je vous rappelle que nous avons engagé des professionnels, choisis avec sérieux sur la base d'un mandat d'études parallèles confié à 4 bureaux d'ingénieurs de niveau international.

Il est venu le temps de passer du projet à la réalisation concrète de notre agglomération. Du rêve à la réalité. Le plus difficile est donc à venir. Aux communes de mettre en vigueur l'esprit du PA2 demain, de réaliser sur leur territoire les infrastructures indispensables à son succès. Au comité d'agglomération de contrôler que les priorités fixées dans le projet se réalisent en mettant en place une politique de subventionnement ciblée, efficace.

Die Zeit ist gekommen, vom Projekt zur konkreten Verwirklichung unserer Agglomeration überzugehen. Vom Traum zur Wirklichkeit. Das Schwierigste wird noch kommen. An den Gemeinden den Geist des AP2 in Kraft zu stellen, die Infrastrukturen auf ihrem Territorium zu verwirklichen, die für den Erfolg unentbehrlich sind. Dem Vorstand der Agglomeration zu kontrollieren, dass die im Projekt festgelegten Prioritäten verwirklicht werden, indem sie eine gezielte Unterstützungspolitik betreibt.

J'aimerais adresser un merci appuyé à tous ceux qui se sont engagés sans compter depuis de nombreux mois pour réaliser le PA2, plus particulièrement les collaboratrices et collaborateurs de l'agglomération qui ont travaillé ces derniers temps, durant les fêtes de Noël, presque jour et nuit pour emballer le projet dans les temps. Ils ont été souvent le fusible entre les communes et les mandataires essuyant les reproches adressés à d'autres. Un grand merci pour votre engagement exemplaire, votre très grande compréhension.

Mesdames, Messieurs les Conseillers de l'agglomération, ce soir nous avons l'opportunité de lancer véritablement notre agglomération. Alors mettons-nous au travail sans plus tarder. Also an die Arbeit und zwar ohne zu zögern. Je vous remercie pour votre attention.

## **2. Approbation du procès-verbal de la séance du 13 octobre 2011 / Genehmigung des Sitzungsprotokolls vom 13. Oktober 2011**

**Le Président.** Quelqu'un souhaite-t-il s'exprimer sur le procès-verbal de la séance du 13 octobre ? Cela ne semble pas être le cas.

Celles et ceux qui approuvent ce procès-verbal sont priés de s'exprimer en levant la main avec le carton vert, celles et ceux qui s'opposent avec le carton rouge. Merci.

C'est à l'unanimité que vous avez accepté ce procès-verbal. J'adresse mes remerciements à sa rédactrice.

## **3. Communications / Mitteilungen**

### **3.1 Communications du Président du Conseil d'agglomération / Mitteilung des Präsidenten des Agglomerationsrats**

Je salue la présence de Monsieur Adrian Etter, nouveau Conseiller d'agglomération de la Commune de Villars-sur-Glâne, qui reprend le siège laissé vacant par Madame Marie Garnier, Conseillère d'Etat, fraîchement élue. Je lui souhaite la plus cordiale bienvenue et beaucoup de satisfaction dans son nouveau mandat. Il nous rejoindra un peu plus tard dans la soirée, tout comme MM. Clément et Weibel.

Je vous donne maintenant quelques informations pour la bonne marche de ce Conseil d'agglomération :

- Vous avez reçu en début de séance et vous les avez déjà utilisés une enveloppe dans laquelle vous trouverez trois cartons de couleur différente (rouge, vert et blanc) pour les votes, le préavis de la Commission d'aménagement de mobilité et d'environnement ainsi que la communication de la commission financière ainsi qu'une carte avec votre nom.

- Lorsque vous demandez la parole, je vous prie de lever la main avec le carton sur lequel figure votre nom afin je puisse organiser la prise de parole. Cela permet aussi lors de l'enregistrement de savoir qui s'exprime.
- Je vous rappelle que le débat d'entrée en matière concernant l'adoption du PA2 aura lieu sous le Pt 4.4. de notre ordre du jour. Je vous remercie de traiter à ce moment-là que des éléments généraux et importants. C'est sous le Pt 4.5 que vous pourrez traiter des points de détail en relation avec les parties liantes du projet. J'ai bien précisé les parties liantes. Les parties non liantes ne seront pas traitées ainsi que les fautes d'orthographe. Cela sera corrigé dans une relecture ultérieure. Je vous rappelle que le temps de parole de chacun est limité à 5 minutes au maximum selon notre article 58.
- Je vous encourage à être concis, vous serez mieux entendu et cela nous évitera d'aller nous coucher demain aux aurores. Nous avons plus de 50 amendements à traiter. En admettant que vous soyez concis, 50 fois 10 minutes cela donne un débat de 8h.30. On va donc essayer d'être concis car sinon on n'arrivera pas à terminer ce soir, vous l'aurez compris.
- Quelques explications au sujet du traitement de ces amendements : Si un amendement pour une partie liante est déposé, je donnerai la parole à celle ou celui qui l'a rédigé. Ensuite, j'ouvrirai le débat puis donnerai la parole au président de la CAME, M. Christoph Allenspach, pour le préavis de la commission. Et enfin, ce sera au représentant du Comité de l'agglomération de donner son avis. Si le Comité se rallie à la proposition d'amendement, il n'y aura pas de vote, la partie liante sera considérée comme acceptée avec les modifications proposées, ceci pour autant que les membres du Conseil n'aient pas manifesté d'opposition lors du débat. S'il y a divergence, je demanderai au Conseiller qui a déposé l'amendement s'il le maintient. Ensuite je procéderai au vote. S'il le retire, ce sera évidemment la version du Comité qui sera maintenue et validée.
- S'il y a plusieurs amendements pour une même partie liante, je procéderai par élimination sauf s'ils sont indépendants les uns des autres ce qui d'après ce que j'ai pu voir est le cas pour la majorité des amendements. Il y a probablement quelques cas où il faudra opposer les amendements.
- Si une partie liante n'a pas d'amendement, j'ouvrirai directement la discussion et si elle n'est pas demandée, la partie en question sera considérée comme acceptée dans sa version initiale, c'est-à-dire celle du Comité.
- Pour le vote, vous avez reçu des cartons rouge, vert et blanc. Cela permettra d'opposer les amendements à la version du Comité et de voter en une seule fois. Exemple : Celles et ceux qui soutiennent la version initiale du Comité lèvent le carton vert, celles et ceux qui soutiennent l'amendement proposé lèvent le carton rouge. Celles et ceux qui s'abstiennent voteront avec le carton blanc.
- Pour l'examen de détail, je vous propose de ne pas dénombrer systématiquement les voix, nous procéderons visuellement pour savoir la position qui l'a emportée, celle du Comité (carton vert) ou celle de l'amendement (carton rouge). Ce n'est qu'en cas de doute que les scrutateurs compteront effectivement à ma demande les voix. Là, je vous demanderai de lever bien haut les cartons et d'attendre patiemment que le travail des scrutateurs soit terminé.
- Si un conseiller souhaite déposer un amendement en cours de séance, il le fera au moyen des transparents mis à disposition pour le rétroprojecteur. Il y a un formulaire, le même que vous avez dû remplir avant cette séance. Vous le complèterez et vous apporterez donc cet amendement à M. Benjamin Gasser. Vous procéderez de la manière suivante : vous recopiez un

extrait du texte officiel en noir que vous souhaitez modifier. Vous complétez le texte avec votre proposition en rouge et tracez, toujours en rouge, ce que vous souhaitez éliminer.

- En principe, il y aura qu'une lecture du projet, sauf si la majorité des membres soutiendraient au vote une deuxième lecture.
- En cas de nécessité je pourrais devoir interrompre la séance pour permettre à la CAME, au Comité ou au Bureau du Conseil de se concerter en vue de préparer un préavis ou pour l'organisation d'un vote.
- Je vous rappelle encore les prochaines séances de notre Conseil : 26.04.2012 – 28.06.2012 – 04.10.2012

Est-ce que les informations que je vous ai données appellent de votre part des remarques ? Ce ne semble pas être le cas, tout semble être parfaitement clair.

### **3.2 Communications du Président du Comité d'agglomération / Mitteilung des Präsidenten des Agglomerationsvorstands**

**M. René Schneuwly.** Comme nous sommes promis à un marathon, je n'ajouterais que peu de choses aux excellentes paroles de votre Président. J'étais hier soir à l'avant-première de l'opéra Butterfly. Le Président de l'opéra a dit que nous vivons un moment historique. Je pense que nous pouvons aller aussi loin ce soir, cette séance fera sans doute date. Je souhaite en tout cas qu'elle ne se termine pas comme l'opéra Madame Butterfly puisque cette dernière se fait harakiri. Il n'y a qu'une méthode, le 1<sup>er</sup> juin 2008, vos populations vous ont confié la responsabilité de l'aménagement régional de notre agglomération. Fondé sur cette mission, un projet vous est soumis qui respecte scrupuleusement ce mandat. Dans le document qui vous est soumis, nous parlons d'aménagement régional de manière à pouvoir concerter nos activités en matière d'aménagement du territoire, d'environnement et de mobilité. Si le premier projet d'agglomération a échoué c'est parce qu'il était trop proche des plans d'aménagement local. Ce soir vous devez être régionaux et non pas locaux. C'est le fruit de vos réflexions qui devra vous conduire. J'insiste sur ce point comme votre Président. Nous devons ce soir non seulement adopter ce projet d'agglomération, mais l'adopter si ce n'est à l'unanimité, du moins à une très forte majorité. C'est un signe impératif qu'il y a lieu de donner aussi bien au canton qui doit approuver ce projet jusqu'au 31 mars, qu'à la Confédération qui doit statuer sur sa valeur également et sur les subventions dont nous pourrions bénéficier par la suite.

Je termine en vous remerciant toutes et tous pour le travail déjà effectué. La lecture de ces documents est un long penum, mais il ne faut pas oublier le penum qu'il a constitué pour ceux qui les ont établis et que je tiens à remercier, en particulier les collaboratrices et collaborateurs de l'agglomération de Fribourg et les membres du Dicastère de l'aménagement et de la mobilité qui n'ont pas compté leurs heures et leurs séances à élaborer un document lisible et qui puisse emporter votre adhésion.

### **4. Adoption du Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération / Annahme des Agglomerationsprogramms der 2. Generation**

#### **4.1 Préavis de la Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement / Stellungnahme der Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt**

**M. Christoph Allenspach, Président de la CAME.** La CAME a examiné le Projet d'agglomération de deuxième génération (PA2) lors de 7 séances entre le 10 octobre 2011 et le 25 janvier 2012 avec la plus grande attention.

De même, elle a organisé 4 séances de conciliation au sujet des divergences majeures avec les représentant(e)s des Communes d'Avry, de Givisiez, de Marly et de Villars-sur-Glâne. Je tiens à remercier mes collègues de la commission qui ont fait preuve d'un grand intérêt et d'une grande disponibilité. La lecture attentive des documents et les discussions approfondies ont abouti à un certain nombre de propositions d'amendements qui nous semblent pertinentes. La CAME a

également proposé que le \*Fascicule B, « Mise en œuvre », soit mis en discussion lors de la séance du Conseil d'agglomération pour garantir une procédure démocratique. Je remercie le Bureau du Conseil d'avoir accepté cette manière de procéder.

#### Méthode et diagnostic :

La CAME exprime son appréciation et sa reconnaissance du travail énorme qui a été fourni pour établir cette version de décembre 2011 du PA2. Elle remercie vivement Mme Corinne Margalhan-Ferrat et ses collaboratrices, les mandataires ainsi que le Comité, notamment les membres du DAEM. Nous constatons que la forme et le fond du PA2 ont profondément évolué depuis le refus du PA1 par la Confédération et même depuis la mise en consultation du document au mois d'octobre 2011.

La CAME souligne notamment les points suivants:

- La méthodologie du diagnostic ne s'est pas limitée à l'assemblage de données récoltées sur le territoire de l'agglomération fribourgeoise, mais a eu pour but, sur cette base, de rechercher les grandes lignes directrices du projet de territoire et de donner une structure claire à son développement futur. Ainsi le PA2 nous offre une stratégie d'urbanisation compacte qui repose sur trois axes structurants : L'axe de la vie publique, l'axe urbain majeur et l'axe de la dynamique future. Ces axes donnent une structure de base qui semble logique afin d'ancrer l'entité politique de l'agglomération dans le territoire.
- Les informations de base dans la partie diagnostic, dans les plans ainsi que dans le \*Fascicule D « Eléments d'appréciation pour la Confédération » sont précieuses. Les analyses sont convaincantes dans leur ensemble.
- Le PA2 arrive à renforcer et à remodeler d'une manière cohérente les points faibles et vivement critiqués du PA1 qui étaient l'absence de coordination étroite entre urbanisation et mobilité ainsi que l'absence de traitement de la mobilité douce.
- Le PA2 nous donne la preuve que le potentiel de développement des 10 communes de l'Agglomération est énorme. Force est de reconnaître que nous avons certainement sous-estimé ce potentiel dans son ampleur et sa richesse.
- Le PA2 montre la volonté de mise en œuvre des lignes directrices par un nombre impressionnant de mesures. Nous constatons une certaine audace de vouloir initier un développement durable et de jouer un rôle déterminant dans le réseau des Villes suisses.
- Le PA2 est un pas en avant important fait par les 10 communes de l'agglomération dans leur collaboration intercommunale. Nous constatons que les acteurs politiques régionaux sont de plus en plus convaincus que le renforcement du centre cantonal passe par une urbanisation coordonnée qui lie étroitement les aspects de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement. La démarche qui dans les yeux de certains semblait dictée par la Berne fédérale est devenue un outil de travail qui nous garantit une continuité et une cohérence de notre développement territorial.
- Avec le PA2 et le Plan directeur régional qui suivra, nous passons définitivement à l'ère des instruments de planification dynamiques et mettons un terme à celle des instruments plus statiques. Ainsi, le rendez-vous est déjà pris pour le PA3 d'ici 4 ans. D'ailleurs, l'Agglomération et les communes ont déjà fait ce pas avec le plan financier, qui est aussi un instrument dynamique, qui s'adapte chaque année.

#### Remarques par thématiques:

Le PA2 nous offre pour la première fois une vue cohérente d'un territoire qui dépasse largement les limites des communes. Nous voulons souligner les points suivants dans les différents chapitres:

#### Aménagement :

- L'objectif de vouloir accueillir 27'000 à 35'000 habitants et habitantes ainsi que 16'000 à 17'000 emplois supplémentaires d'ici à 2030 est possible en bonne partie grâce à la densification des zones déjà bâties.
- La vision du développement urbain suit une hiérarchisation des sites pour permettre une stratégie plus claire de la densification et d'un regroupement des activités. Le nombre des sites stratégiques en fonction du critère de la proximité actuelle ou future, à un axe structurant de transport, et tout particulièrement à un axe de transport ferroviaire.

- La haute densité des sites stratégiques et la densification le long de certains axes routiers principaux garantissent une urbanisation maximale sur une surface minimale et permettront mieux l'accès aux transports publics. L'agglomération vise avec cette optimisation de l'utilisation du sol une stratégie contre le gaspillage des surfaces et le caractère diffus du tissu urbain. Ces objectifs sont d'ailleurs confortés par les dispositions fédérales et cantonales en la matière.
- Le PA2 met également en avant le potentiel de l'Agglomération sur ses sites stratégiques qui devraient rapidement pouvoir accueillir des entreprises à haute valeur ajoutée. Cet élément va également dans le sens des dernières modifications du plan directeur cantonal en la matière.
- La densification des zones résidentielles actuellement de faibles densités est à saluer en tant que stratégie à moyen et à long terme. Elle va permettre d'améliorer les infrastructures et services de l'un ou l'autre de ces sites.
- Le PA2 met à juste titre une priorité sur la valorisation des espaces publics, des parcs et des paysages naturels en constatant des défauts voire une absence de qualité aussi bien au centre que dans beaucoup de quartiers plus périphériques.

Par contre, la CAME constate que la vision du PA2 est affaiblie par la difficulté des communes de la 2<sup>e</sup> ceinture à suivre une philosophie volontariste en matière d'aménagement et de mobilité. Afin de garantir un développement durable qui soutienne les démarches de l'agglomération pour renforcer ses infrastructures et améliorer sa qualité de vie, le Conseil d'Etat et ses services devront agir d'une manière beaucoup plus conséquente. De la même façon, le Conseil d'Etat devra aussi prendre des mesures importantes à l'égard des communes immédiatement limitrophes ainsi que de celles plus éloignées de l'agglomération.

#### Mobilité :

- Le PA2 mise d'une manière cohérente sur la priorité des TP et la mobilité douce, tout en sachant que les objectifs ne seront atteignables qu'à moyen et long terme. On peut constater un début de politique de la mobilité qui vise à réduire les effets négatifs du TIM sur la qualité de vie de nombreux habitantes et habitants, notamment dans les quartiers proches des grands axes routiers.
- La mobilité se base prioritairement sur le réseau ferroviaire avec un nombre important de gares et de haltes. La CAME insiste sur le fait que les études devront être continuées pour renforcer ce réseau qui offre un potentiel de développement important. D'autres haltes, par ex. à Agy pour desservir les lignes CFF et TPF vers Yverdon et Neuchâtel, devraient être envisagées. Une nouvelle voie n'est d'ailleurs par à exclure.
- Le réseau de bus à l'horizon de 2018 et de 2030 va enfin réunir les deux réseaux, urbain et régional. Il sera profondément réorganisé et élargi avec une hiérarchie des axes structurants, des liaisons principales et des liaisons secondaires. La cadence sera améliorée sur plusieurs lignes afin d'augmenter l'accès des habitants à leur lieu habitat, lieu de travail et autres grandes infrastructures. Une nouvelle qualité de la collaboration entre l'agglomération et les compagnies de transport en commun se dessine à l'horizon.
- La mobilité douce, vélos et piétons - la CAME souligne volontairement ces deux composantes de la mobilité douce - devra être mise en valeur d'une manière encore plus conséquente. On pourra notamment commencer par améliorer la sécurité des cheminements. Pour la première fois nous disposons d'une vue d'ensemble, même si cette dernière doit encore faire l'objet de nombreuses études de détail à l'échelle des quartiers. A constater que les objectifs et mesures en faveur du réseau piétons n'ont pas encore les mêmes qualités que ceux en faveur des vélos.
- Le stationnement, soit le P+R et les parkings publics et privés, est réglé dans un chapitre dans l'ensemble trop détaillé. La CAME propose une harmonisation des règles en matière de stationnement qui laisse aux communes une certaine marge de manœuvre et rappelle que la norme VSS doit en tout cas être respectée. On remarque que le dossier est sensible et devra être encore complété par le règlement mentionné.

### Paysage et nature:

- Les paysages ont fait l'objet de premières analyses mais le PA2 n'arrive pas encore à proposer un vrai concept pour le paysage et la nature. Ce chapitre étant moins prioritaire pour l'établissement du dossier que l'urbanisation et la mobilité, la CAME demande au Conseil de soutenir les amendements qu'elle propose. A l'avenir, cette thématique devra être approfondie notamment sur la base de la nouvelle loi sur la protection de la nature. De la même façon, la thématique des terres agricoles devra faire l'objet d'une étude particulière.
- Toutefois, la CAME souligne un des points forts de ce projet qui est l'accent mis sur les parcs et les espaces verts dans le tissu urbain.

### Environnement :

- Les parties « nuisances sonores » et « qualité de l'air » donnent quelques éléments épars d'une politique future dans la mesure où elles sont liées aux mesures en matière de mobilité. Elles devront être approfondies lors d'une révision partielle.
- Le chapitre « énergie » attend encore d'être élaboré. Le dossier deviendra probablement obligatoire pour le PA3. Le Comité d'agglomération a d'ailleurs reçu le mandat de présenter au Conseil un concept énergie.

### Suite des travaux

La CAME insiste sur les points suivants :

- La mise en œuvre des mesures devra commencer dès l'adoption du PA2 par le Conseil. Le Plan financier de la législature qui détaille le suivi de ces investissements sera un outil indispensable.
- La collaboration avec les régions que sont la Sarine, la Singine et le Lac est encore à définir. Cette collaboration devra passer par la mise en place d'instruments ou de mécanismes particuliers.

### Les divergences majeures

La CAME a été mandatée pour proposer des solutions au Conseil sur les points – qui sont au nombre de 4 - considérés comme des divergences majeures. Ces 4 divergences majeures concernent des territoires sur les communes d'Avry, Givisiez, Marly et Villars-sur-Glâne. Le Comité propose un tracé modifié de la limite d'extension du milieu bâti qui aboutit à la mise en zone partielle de certains de ces secteurs. La CAME vous propose donc ici de revenir sur la limite de l'extension du milieu bâti (donc de modifier la figure 13 qui est une figure liante du PA2) et en contrepartie de définir des règles qui énoncent les critères (p. 43) que les communes doivent remplir si elles entendent modifier cette limite. Pour ce faire, la CAME se base sur les principes suivants :

- L'urbanisation de toute nouvelle zone d'extension doit répondre à des objectifs précis valables pour toutes les villes et les agglomérations de Suisse, à savoir une urbanisation dense, une desserte de qualité des TP et de la mobilité douce, un soin particulier apporté aux espaces extérieurs, au paysage ainsi qu'à l'environnement.
- L'accent du PA2 est mis et doit être maintenu sur une urbanisation vers l'intérieur axé essentiellement sur la densification. Toutefois, il peut se produire que les communes ne disposent plus de réserves suffisantes de terrain pour leurs besoins ou que les zones à bâtir – parce que thésaurisées - ne soient pas disponibles à moyen terme. Dans ce cas seulement, la CAME propose que l'Agglomération se dote de règles du jeu précises pour modifier la limite de l'extension du milieu bâti.
- Le PA2 doit assurer aux communes une continuité dans leur développement. La limite de l'extension du milieu bâti est une limite dure qui peut toutefois - c'est la proposition de la CAME - être modifiée sous certaines conditions. Ces dernières peuvent se faire dans le cadre du prochain PA3 mais aussi à l'occasion de révisions partielles du PA2 ou du futur plan directeur.

En conclusion sur ce point, la CAME propose après ces séances de conciliation, de modifier la limite de l'extension du milieu bâti et dans le même temps de définir des règles, valables pour toutes les communes de l'Agglomération, qui fixent les conditions que les communes devront remplir pour modifier la limite de l'extension du milieu bâti. La CAME vous propose de donner force liante à ces conditions et vous les soumettra lors de l'examen de détail.

La CAME souligne que le Canton devra approuver, selon la procédure ordinaire, chacune de ces modifications.



### **Proposition de la CAME**

En conclusion, la CAME vous recommande à l'unanimité l'entrée en matière sur le PA2 tel que présenté par le Comité. Elle vous proposera un certain nombre d'amendements qui seront expliqués lors de l'examen de détail des textes liants. En revanche, elle renonce à vous proposer des amendements se rapportant aux fiches de mesure.

Abschliessend empfiehlt Ihnen die Kommission einstimmig auf das AP2 einzutreten, so wie es hier dargestellt wurde. Die Kommission wird dann eine Reihe von Änderungsanträgen unterbreiten, die in den Detaildiskussionen erläutert werden. Für die Massnahmen hingegen wird sie keine Anträge vorlegen.

### **4.2 Position du Comité : MM. Jean Bourgknecht et Kuno Philipona, responsables du DAEM, rapporteurs / Ansicht des Vorstands : Herren Jean Bourgknecht und Kuno Philipona, Verantwortliche des ARUM, Berichterstatter**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité d'agglomération est heureux en ce début d'année 2012 de vous indiquer que les 30 exemplaires du Projet d'agglomération de deuxième génération demandés ont été remis à l'Office fédéral du développement territorial en date du 29 décembre 2011. C'est d'ailleurs à cette même date que les 4 fascicules du PA2 ont été mis en ligne en français sur le site internet de l'Agglomération de Fribourg. L'envoi des fascicules A, B, C et D du PA2 s'est déroulé encore le 30 décembre 2011, de sorte que tous les membres du Conseil ont pu disposer du texte du PA2 dès le début de la nouvelle année.

**M. Kuno Philipona.** Der Agglomerationsvorstand hat beschlossen, dass die verbindlichen Teile des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation und die Massnahmenblätter, die die Gemeinde Düringen betreffen, übersetzt werden müssen. Das Heft E, das sowohl verbindliche Texte und verbindliche Karten als auch die Massnahmenblätter enthält, welche die Gemeinde Düringen betreffen, sind ab dem 17. Januar auf der Webseite der Agglomeration abrufbar.

**M. Jean Bourgknecht.** En préambule, je souhaite remercier toutes celles et tous ceux qui ont participé d'une façon ou d'une autre à l'élaboration des \*Fascicules qui vous ont été envoyés par la poste le 30 décembre dernier : mes collègues du Comité, mais aussi l'ensemble des représentants politiques des communes ainsi que les techniciens des communes, les responsables des services cantonaux ou encore l'équipe de l'administration de l'Agglomération. Ce nouveau PA2 est un document important essentiel à un développement coordonné, harmonieux et durable de notre région. Il constitue un progrès certain par rapport à son prédécesseur, le PA1 qui est aujourd'hui toujours en vigueur et auquel je souhaite grâce à la décision que vous prendrez ce soir d'être très prochainement aboli ! Le Comité a pris le parti, sur la base de la consultation publique qui s'est déroulée en octobre et novembre 2011, de remanier ce document avant de l'envoyer à Berne, respectivement à Ittigen.

**M. Kuno Philipona.** Ich werde hier nicht wiederholen, was in der Botschaft N°6 zur Annahme des Agglomerationsprogramms zweiter Generation (AP2) steht. Sie können aus ihr entnehmen, wie die öffentliche Vernehmlassung zum AP2 verlaufen ist. Ich will nur unterstreichen, dass die Teilnahme sehr umfangreich war und danke im Namen des Agglomerationsvorstandes all jenen, die eine Stellungnahme eingereicht haben. Ausserdem möchte ich hervorheben die verschiedenen Sitzungen die der Agglomerationsvorstand abgehalten hat : die Informationssitzungen vom 2. und vom 3. November 2011 sowie die Informationssitzung vom 21. Dezember 2011.

**M. Jean Bourgknecht.** Le message du Comité indique aussi clairement quelles ont été les principales modifications qui ont été apportées au document mis en consultation. En quelques mots, il s'agit soit de compléments, principalement les fiches de mesures que vous trouvez dans le fascicule B se rapportant à la mise en œuvre du PA2 ou encore les informations particulières que la Confédération attend pour pouvoir évaluer dans de bonnes conditions les projets d'agglomération et que vous trouvez principalement dans le fascicule D qui s'intitule « Eléments d'appréciation pour la Confédération ». Il peut s'agir également de modifications sur le fond du document. C'est ainsi

qu'ont été retravaillées les thématiques du stationnement, des transports publics, du trafic individuel motorisé ou encore certains des aspects portant sur la thématique de la densification.

**M. Kuno Philipona.** Ich will auch hervorheben, dass der heutige Abend ein wichtiger Meilenstein ist auf einem noch langen Weg. Nach Ihrem – hoffe ich – positivem Beschluss von heute, wird der Staatsrat tätig indem er noch bis zum 31. März 2012 das AP2 genehmigen wird. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wird im Frühling und auch vielleicht Sommer 2012 das AP2 der Agglomeration Freiburg prüfen. Bis dahin geht es darum das AP2 umzusetzen und die ersten konkreten Arbeiten zu starten.

**M. Jean Bourgknecht.** Au nom de tout le Comité je vous invite ce soir à soutenir le Projet d'agglomération de deuxième génération qui vous a été transmis. Ce document, le Comité en est convaincu, est de très bonne facture et constitue un outil fondamental pour le développement harmonieux de notre région. Il repose sur une mécanique qui s'appuie notamment sur les directives de la Confédération pour le cofinancement des projets d'agglomération. Il en va de l'avenir de notre Agglomération. Et dans ce sens j'aimerais, pour terminer, vous rendre attentif sur un point important que Le Président a également mentionné tout à l'heure. Lorsque vous vous prononcerez sur les différents amendements qui ont été déposés, ayez toujours à l'esprit la cohérence du projet dans son ensemble, une cohérence qui aura toute son importance lors de l'examen effectué par la Confédération.

**M. Kuno Philipona.** Im Namen des Vorstands lade ich Sie heute Abend ein, das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation, welches ihnen zugestellt wurde, zu unterstützen. Es ist ein gutes Werk und garantiert eine harmonische Entwicklung unserer Region. Es beruht auf den Grundlagen, die den Richtlinien des Bundes für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme entsprechen. Wir empfehlen ihnen dieses Programm für die Zukunft unserer Agglomeration zu genehmigen.

#### **4.3 Information de la Commission financière / Information der Finanzkommission**

**Le Président.** La Commission financière n'a pas à donner de préavis sur le PA2 vu que les projets planifiés seront pris en charge par les communes membres. Chaque objet prétendant à une subvention sera ainsi présenté en temps opportun au Conseil. C'est dans ce contexte que la commission financière aura le devoir de se prononcer. Après avoir débattu, le Bureau du Conseil a néanmoins pensé qu'il était souhaitable de donner la parole à la Commission financière qui a d'ailleurs consacré plusieurs séances de travail à l'étude de ce PA2. J'ai le plaisir de donner la parole au Président de la Commission financière, M. Jean-Pierre Gauch.

**M. Jean-Pierre Gauch.** La Commission financière relève qu'elle a pris connaissance du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération sous l'angle financier lors de sa séance du 11 janvier 2012. M. Benoît Piller, membre du Dicastère de l'Aménagement, de l'Environnement et de la Mobilité, a participé à cette séance pour répondre aux questions des membres.

La Commission financière salue la volonté des communes membres de l'agglomération d'avoir élaboré des visions à long terme de l'aménagement et des infrastructures qui seront mises à disposition des futures générations, et cela pour le bien commun.

**Sous l'aspect des mesures.** Le tableau récapitulatif des mesures prévues dans le PA2 prévoit les coûts suivants :

- mesures A : 123.8 millions ;
- mesures B : 68.6 millions.

Total des mesures A et B : 192.4 millions

La Commission financière considère qu'il est utile de rappeler au Conseil d'agglomération que l'ARE a émis des directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération. Ces dispositions figurent à la page 165 du \*Fascicule B « Mise en œuvre ».

La définition des mesures sur la liste A se rapporte à des mesures qui respectent toutes les conditions suivantes: - imputable au fond d'infrastructure, pertinentes pour l'Agglomération et pour le projet

d'agglomération, présentant un bon ou un très bon rapport coût/utilité, le degré "prêt à être réalisé et financement garanti" est atteint dans les 4 ans suivant l'adoption du message de la mesure. Elle constate que la liste A contient des mesures ne présentant pas le degré de maturité 2 comme exigé par les directives de l'ARE. Elle met en évidence le fait que le subventionnement fédéral est défini en termes de montants absolus dont l'adaptation, en cas de dépassement, ne se fera qu'à hauteur du renchérissement constaté. A l'exception de ce dernier facteur, ce financement n'est donc pas supposé s'adapter à d'éventuels dépassements de coûts, sauf convention contraire. Les communes étant maîtres d'œuvre des projets, c'est à ces dernières qu'il revient d'en assurer le financement initial. Le versement effectif des montants subventionnés par l'Agglomération n'intervient que dans un deuxième temps. D'autre part, le financement de la Confédération est versé au Canton, ce dernier se chargeant dans un deuxième temps de redistribuer les montants de subventions aux maîtres d'œuvre des projets concernés.

**Sous l'aspect financier.** La Commission financière rappelle que, en vertu de l'art. 33 des statuts de l'Agglomération, les investissements font l'objet d'un financement par le biais de l'endettement jusqu'à hauteur de 75 millions de CHF. En vertu de l'actuelle législation, l'Agglomération doit calculer un amortissement de 15% auquel viennent évidemment s'ajouter les intérêts. Une charge globale à répartir selon la clé en vigueur peut aisément être calculée à 19-20% dans le plan financier de l'Agglomération. Elle relève que des procédures très strictes appliquées par le Service des Communes en matière d'autorisations de financement garantissent le respect de la contrainte précitée.

De plus, la Commission financière précise la nécessité d'une validation des investissements spécifiques par le Conseil d'agglomération ainsi que leur approbation au niveau des communes subventionnées. Elle met en évidence le fait que, compte tenu des charges liées induites par le projet d'agglomération, les investissements concernés ont une incidence future sur les charges liées des communes, même si une commune ne réalise aucun projet, elle devra tout de même s'acquitter des charges liées inhérentes aux projets réalisés par les autres communes membres via la clé de répartition en vigueur.

Elle rappelle que, en plus des montants prévus dans les diverses mesures, des frais d'études de CHF 2mio par année sont prévus dans le plan financier 2012-2015 afin de développer les 4 grands thèmes de l'Agglomération, soit : urbanisation, mobilité, paysage et environnement.

Elle informe que les frais inhérents à l'extension du réseau urbain TPF, à l'augmentation des cadences, à l'amortissement d'infrastructures TPF (gare, halte, etc.) sont également à la charge des communes de l'Agglomération.

La Commission financière souligne que le dépôt du projet d'agglomération ne contraint en rien l'Agglomération et les communes dans la réalisation des mesures soumises à examen et retenues par la Confédération. En effet, un engagement réel n'est endossé par les parties qu'au travers de la conclusion ultérieure de conventions spécifiques à chaque mesure.

La Commission financière rappelle que chaque projet doit être dans un premier temps approuvé par les communes et leur législatif qui en resteront les maîtres d'œuvre. Dans un second temps, les subventions devront faire l'objet d'un message approuvé par le Conseil d'Agglomération. Ces deux approbations successives limitent les risques financiers pour les partenaires que sont les communes et l'Agglomération.

La Commission financière profite pour remercier les collaboratrices et collaborateurs de l'Agglomération ainsi que les membres du Comité de leur disponibilité et de leur coopération.

Par cette communication, la Commission financière espère avoir donné aux membres du Conseil d'Agglomération les informations nécessaires afin que ces derniers puissent prendre leur décision à propos de l'adoption du PA2.

#### **4.4 Examen du message N°6 du Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération / Prüfung der Botschaft Nr. 6 zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation**

**Le Président.** J'ouvre la discussion. A qui puis-je passer la parole ? La parole n'est pas demandée, je pars de l'idée que vous êtes d'accord avec ce message N° 6 et acceptez l'entrée en matière sur l'adoption du projet d'agglomération. Nous passons au point 4.5 ; c'est le gros morceau de la soirée.

#### **4.5 Examen des parties liantes du Projet d'agglomération, chapitre par chapitre / Prüfung der verbindlichen Teile des Agglomerationsprogramms, Kapitel um Kapitel**

**Le Président.** Je vais prendre le fascicule « A » et m'arrêter sur chaque partie liante. Vous aurez à l'écran le texte original, le nombre d'amendements et qui les a déposés. Ensuite, on passera amendement après amendement. Dans quelques cas, je vais devoir opposer les amendements, mais je vous informerai au préalable. Je donnerai connaissance des titres et des pages. Lorsqu'il n'y a pas d'amendement, je demanderai si quelqu'un souhaite s'exprimer. Si ce n'est pas le cas, la position initiale du Comité sera considérée comme adoptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 25 / Heft A, verbindlicher Text, S. 25**

**Le Président.** Pour cette partie, il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion. Je rappelle que vous levez votre carton.

**M. Urs Hauswirth.** Bevor wir alle verbindlichen Themen des Agglomerationsprogrammes der zweiten Generation diskutieren, will ich sie in meiner Funktion als zuständiger Gemeinderat über einen Punkt informieren, der alle Agglomerationsgemeinden in ihrem zukünftigen Planungs- und Handlungsspielraum direkt einschränken wird. Ein Punkt, der im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation nicht steht. Ein Punkt, der zum Beispiel unsere Gemeinde im Moment des Abschlusses der Ortsplanungsrevision Düdingen beeinflussen wird. Wir sind seit über fünf Jahren an der Arbeit und alle wichtigen Agglomerationsziele werden dabei auch verfolgt, wobei sie jedoch heute über Nacht grösstenteils zunichte gemacht werden könnten. Ich zitiere den betreffenden Punkt aus dem Raumplanungs- und Baugesetz (Artikel 27, Absatz 1): „Die Agglomerationsprogramme gelten, soweit sie die Raumplanung betreffen, als regionale Richtpläne.“

**Le Président.** Je m'excuse M. Urs Hauswirth, mais pour le débat d'entrée en matière il n'y avait pas de discussion. Là, on est déjà passé. Là, on se trouve dans la partie liante du point 3.2.1.

**M. Urs Hauswirth.** Je veux simplement dire quelque chose au sujet du point 4.5 Examen des parties liantes... encadrées en bleu.

**Le Président.** Je vous prie alors de terminer rapidement.

**M. Urs Hauswirth.** Ich hoffe nicht, dass die blau eingerahmten Texte heute Abend im Schnellzugtempo angenommen werden, ohne darauf Rücksicht zunehmen, dass wir diese Punkte in Düdingen schon seit fünf Jahren planen. Ich denke, dass sie diese Punkte, die wir hier heute noch einbringen, nicht in fünf Minuten unüberlegt verabschieden und damit unsere Zukunft verbauen werden.

**Le Président.** Sur le plan formel, il ne s'agit pas d'un amendement de votre part. Est-ce que par rapport à cette partie liante quelqu'un d'autre souhaite s'exprimer ? Cela ne semble pas être le cas, je considère donc que cette partie liante est adoptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, pp. 27-29 / Heft A, verbindlicher Text, S. 27-29**

**Le Président.** Nous sommes en présence de 3 amendements: un émanant de la CAME, ensuite un de M. Marc-Antoine Messer, et un de MM. Rainer Weibel et Pierre-Olivier Nobs. Je traite d'abord l'amendement de la CAME. Je donne la parole à M. Christoph Allenspach, président de la CAME.

#### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Il s'agit de la partie environnement à la page 28. Nous proposons une modification du dernier paragraphe renvoyant aux bases légales en vigueur.

Texte proposé :

#### **Environnement**

Garantir la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans l'agglomération

Conserver les richesses biologiques de l'agglomération en alliant nature et urbanisation.

Mettre en valeur ses richesses à l'intérieur du tissu bâti notamment en réservant l'espace nécessaire pour les remises à ciel ouvert de cours d'eau.

Favoriser une gestion durable de la ressource en eau par des mesures de protection des réserves et de réalimentation naturelle des aquifères.

Limitier et réduire les nuisances dues au trafic (bruit et pollution de l'air) ~~en assurant une application plus systématique du plan de mesures OPair (ordonnance sur la protection de l'air)~~

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité propose de se rallier à la proposition de la CAME qui semble logique et recommande d'accepter cet amendement.

#### **Décision**

Il n'y a donc pas de divergence entre la CAME et le Comité, l'amendement est déclaré adopté.

#### **\*\* Amendement de M. Marc-Antoine Messer**

**M. Marc-Antoine Messer.** J'ai le plaisir de vous soumettre l'amendement ci-après : face aux défis à la fois de l'épuisement des ressources énergétiques, de la raréfaction des sols, de l'eau, la pollution de l'air et face aux changements climatiques, pouvons-nous imaginer un développement orienté vers le futur sans l'encadrer dans une démarche durable ? Je propose donc d'ajouter le développement durable. Je ferai une 2<sup>e</sup> intervention plus tard concernant un outil pratique pour la mise en œuvre des quartiers durables.

Texte proposé :

Favoriser la qualité et la richesse des atmosphères urbaines et garantir la vitalité des communes.

#### **Garantir un développement durable de l'agglomération et du tissu bâti.**

Renforcer et affirmer le rôle du grand paysage en tant qu'élément identitaire de l'agglomération entière

Poursuivre et renforcer la valorisation de la Vieille Ville initiée par les mesures d'accompagnement du projet Poya.

Valoriser les espaces publics des centralités de quartier et de village.

Réduire la fragmentation des urbanisations afin de favoriser les déplacements en transports collectifs et de mobilité douce.

#### **Développer tous les nouveaux quartiers d'importance super-communale selon les principes des quartiers durables.**

Garantir et renforcer le caractère naturel des gorges de la Sarine et des vallons de ses affluents dans l'agglomération compacte.

Renforcer la présence des parcs et la visibilité du paysage dans l'agglomération compacte dans la forme des collines et pénétrantes.

Garantir le fonctionnement de la vocation agricole forte qui caractérise Fribourg dans le paysage de l'agglomération et autour d'elle.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cette proposition d'amendement. La parole n'est pas demandée.

### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** M. Messer nous propose ici un objectif et une stratégie. Il faut dire que le développement durable est implicitement traité tout au long du PA2. Cela ne dérange toutefois pas si cet objectif figure ici : «Garantir un développement durable de l'agglomération et du tissu bâti ». La CAME peut se rallier. Par contre, en ce qui concerne la stratégie, il est possible de le suggérer, mais il n'est pas possible d'imposer que tous les nouveaux quartiers soient construits selon les principes des quartiers durables. Il faudrait spécifier le sens du mot durable, la nature du quartier. Cela ne peut figurer dans une partie qui ne concerne que les grands objectifs et stratégies. La CAME refuse cette 2<sup>e</sup> partie de l'amendement déposé.

### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité maintient sa position initiale et recommande de rejeter l'amendement déposé par M. Messer. La notion même de quartier durable est relativement floue aujourd'hui et d'autre part on parle de quartier d'importance supracommunale. Pourquoi seuls les quartiers qui dépassent les frontières des communes devraient-ils être durables et pas ceux qui sont situés seulement sur le territoire d'une seule commune ? Pour les motifs évoqués par M. Allenspach, le Comité vous propose de maintenir la version initiale.

**Le Président.** Je constate qu'il y a divergence. Est-ce que M. Messer maintient son amendement ? C'est le cas.

**Vote :** Celles et ceux qui soutiennent la version du Comité votent vert, celles et ceux qui soutiennent la version de l'amendement de M. Messer votent rouge. Visiblement la majorité est en faveur de la position initiale du Comité. L'amendement est rejeté. Vous avez accepté à une très large majorité de maintenir la position proposée par le Comité.

Je passe à l'amendement suivant, celui de MM. Weibel et Nobs.

**M. Christoph Allenspach.** La CAME a quand même proposé de se rallier à une partie de l'amendement de M. Messer. Là, il y a donc divergence entre la CAME et le Comité.

**Le Président.** Je n'ai pas d'amendement qui montre la différence. Excusez-moi, ce n'était pas clair dans les documents que j'avais. Donc, on annule le vote si vous êtes d'accord.

**Mme Christa Mutter.** Est-ce que il serait possible de répéter le vote et surtout la discussion ? La discussion générale devrait être ouverte après la position de la CAME et du Comité sinon il n'est pas possible de réagir.

*Suspension pour consultation du Bureau.*

**Le Président.** En accord avec le bureau et lors de chaque amendement, j'ouvrirai la discussion. Avant d'ouvrir le débat, je donnerai la parole à la CAME, ensuite au Comité, puis j'ouvrirai le débat. Ensuite je me tournerai à nouveau vers la CAME pour qu'elle donne son avis sur ce qui a été dit. Enfin je donnerai la parole au Comité d'agglomération. Ensuite, en cas de divergence, on procèdera au vote. Excusez-moi pour ce début. On reprend l'amendement N° 3 de M. Messer. Il y a divergence : la CAME propose de reprendre la première partie de l'amendement (texte de gauche) déposé et de supprimer la deuxième partie (texte de droite). Souhaitez vous à nouveau le débat sur cet amendement ?

**M. Jean-Pierre Gauch.** Je voulais simplement ajouter, qu'on est en train de parler du long terme. On a dit que la définition de quartiers durables n'était pas très claire. Mais si on se place dans un horizon de 10 ans certainement que cette définition sera beaucoup plus claire. Je demande qu'on soutienne cet amendement parce qu'on est dans une perspective qui veut des objets durables.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Au fond, pour les communes, pour autant qu'elles intègrent dans les règlements des PAD les principes des quartiers durables, cela ne va rien leur coûter puisque finalement c'est le promoteur qui choisira de construire ou non avec les règles qui seront intégrées dans le PAD. En mettant ce principe dans le projet d'agglomération, on demande simplement aux communes d'intégrer progressivement les principes des quartiers durables dans les règlements des PAD et ensuite le marché fera son travail.

### **Préavis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Comme j'ai dit préalablement, nous refusons cette 2<sup>e</sup> partie parce que nous nous situons dans la partie stratégie du projet d'agglomération et que de surcroît c'est l'ensemble de ce projet qui s'inscrit dans la durabilité. En l'état il est difficile de définir de façon plus exacte en quoi consistent des quartiers durables.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgnicht.** Pour la clarté du vote et sa simplification, il peut accepter ce qui figure à gauche, par contre s'oppose à la partie de droite.

**Le Président.** Je n'ai plus que deux propositions à choisir : l'amendement de M. Messer et la proposition de la CAME visant à supprimer le texte de droite.

#### **Vote**

Nous allons procéder au vote. Celles et ceux qui soutiennent la proposition de la CAME et du Comité votent vert, celles et ceux qui soutiennent l'amendement de M. Messer votent rouge. C'est à une très large majorité que vous acceptez l'amendement de la CAME et rejetez celui de M. Messer.

#### **\*\* Amendement déposé par MM. Rainer Weibel et Pierre-Olivier Nobs**

Texte proposé :

Favoriser la qualité et la richesse des atmosphères urbaines et garantir la vitalité des communes

#### **Valoriser les espaces publics des centralités de quartier et de village**

Renforcer et affirmer le rôle du grand paysage en tant qu'élément identitaire de l'agglomération entière

Poursuivre et renforcer la valorisation de la Vieille Ville initiée par les mesures d'accompagnement du projet Poya.

Valoriser les espaces publics des centralités de quartier et de village.

Réduire la fragmentation des urbanisations afin de favoriser les déplacements en transports collectifs et de mobilité douce.

#### **Fermer le Pont de Zähringen pour le TIM.**

Garantir et renforcer le caractère naturel des gorges de la Sarine et des vallons de ses affluents dans l'agglomération compacte.

Renforcer la présence des parcs et la visibilité du paysage dans l'agglomération compacte dans la forme des collines et les pénétrantes.

Garantir le fonctionnement de la vocation agricole forte qui caractérise Fribourg dans le paysage de l'agglomération et autour d'elle.

**M. Rainer Weibel.** Je propose de mettre comme élément pratique le principe de fermer le pont de Zähringen au TIM. Vous avez constaté que cette mesure est prévue à plusieurs reprises dans le texte (page 32, 116, 121 et 122, mesure 31). Je propose de régler cet élément stratégique ici, parce que de toute évidence, c'est ici qu'on règle le principe de la protection de la Vieille ville et je crois que cette mesure constitue effectivement un élément stratégique. De plus, je pense qu'à Berne, l'ARE sera très étonnée de ne pas trouver comme mesure liante la fermeture du pont de Zähringen. Ce serait une grave erreur qui peut mettre en danger tout le projet, si on ne règle pas maintenant cet élément. On démontrera alors à Berne qu'on ne résout pas le problème et qu'on ne va pas dans la direction d'une solution durable pour l'ensemble du projet et de la Vieille Ville. C'est pourquoi je vous propose d'accepter cet amendement.

**Mme Eleonora Schneuwly-Aschwanden.** Ich stelle einen Ordnungsantrag, weil ich zu einem späteren Zeitpunkt gerade auf das Gegenteil zu sprechen kommen wollte und zwar bei den Massnahmen, wo ich gerade das Gegenteil behaupte und verlange, dass die Zähringerbrücke für den Privatverkehr offenbleibt. Damit möchte ich auf alle Fälle verhindern, dass hier ein Nachteil geschaffen wird. Mit

dieser Aussage beantrage ich eben gerade, dass gleichzeitig über meinen Änderungsantrag verhandelt wird, was eigentlich logisch sein sollte.

#### **Préavis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Selon la CAME, les auteurs de cet amendement se trompent de chapitre. Il s'agit là des objectifs et stratégies générales définissant des grands principes qui ne sont pas à cette étape « spatialisables ». En d'autres termes, il est possible de les appliquer à n'importe quelle ville. On ne peut pas venir avec une stratégie qui ne concerne qu'une seule mesure. En plus, nous ne comprenons pas vraiment pourquoi on regroupe ici l'objectif de « valoriser un espace public » avec la « fermeture du pont de Zähringen ». Il y a selon nous une contradiction. Ainsi, la CAME propose de rejeter cet amendement et de le traiter dans le chapitre correspondant, par exemple dans le chapitre Mobilité. Pour cette page 27, nous vous proposons de rejeter l'amendement.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité maintient sa position initiale et recommande de refuser l'amendement déposé par Rainer Weibel et Pierre-Olivier Nobs. Ce n'est pas l'endroit ici de mentionner cette fermeture. Je ne suis pas sûr que ce soit à l'agglomération de parler dans ce PA2 de la fermeture de ce pont. Je rappelle que la fermeture est également évoquée à plusieurs reprises dans le document et ailleurs (plan directeur partiel des transports). Je rappelle aussi que dans le message concernant la votation populaire sur le pont de la Poya, il avait été écrit noir sur blanc par le Conseil d'Etat et dans la brochure destinée aux électeurs que l'ouverture du pont de la Poya signifiait la fermeture du pont de Zähringen.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Rainer Weibel.** Je retire l'amendement pour les arguments de forme que je peux comprendre et je vais donc déposer l'amendement à la page 117.

**Le Président.** L'amendement étant retiré, c'est donc la version initiale du Comité qui est approuvée

#### **\*Fascicule A, texte liant, page 29 / Heft A, Verbindlicher Text, S. 29**

**Le Président.** Nous sommes en présence d'un amendement déposé par les Conseillers d'agglomération de la commune de Guin, amendement présenté par M. Markus Bapst, porte-parole.

#### **\*\* Amendement déposé par les membres du Conseil d'agglomération de Dürdingen :**

Les objectifs et stratégies générales énoncés dans le tableau 4 doivent guider le développement de l'Agglomération et les actions des partenaires de l'Agglomération. Ainsi, il est nécessaire que l'**Agglomération**, en tant qu'entité responsable du développement régional, soit chargée de la fonction de **garant de ces objectifs et principes**, avec la possibilité de soutenir et conseiller les communes dans leurs développements et actions et la capacité d'intervenir en amont des processus qui concernent les questions stratégiques liées au développement urbain à l'échelle de l'agglomération. Les communes doivent **traduire les objectifs et stratégies générales du PA à l'échelle du territoire communal**.

**M. Markus Bapst.** Si j'ai bien compris l'intervention de la CAME, il s'agit d'une erreur de poursuite de l'encadrement en bleu de ce texte qui est de toute façon exprimé de manière générale. Je retire donc cet amendement.

**Le Président.** Merci. Cet amendement étant retiré, c'est la version initiale du Comité est qui acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 30 / Heft A, verbindlicher Text, S. 30**

Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion. Elle n'est pas demandée, la discussion est close. Cette partie liante est acceptée selon la version initiale du Comité.



**\*Fascicule A, carte liante, p. 31 / Heft A, verbindlicher Text, S. 31**

Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur ce point. La parole n'est pas demandée. Je considère que ce point est réglé selon la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 33 / Heft A, verbindlicher Text, S. 33**

Il n'y a pas d'amendement sur cette partie liante. J'ouvre la discussion sur ce point. La parole n'est pas demandée. Cette partie liante est acceptée selon la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 34 / Heft A, verbindlicher Text, S. 34**

Nous sommes en possession de deux amendements, l'un émanant de la CAME, l'autre de M. Jean-Marc Boéchat. Je passe à l'amendement de la CAME et donne la parole à son Président.

**\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME est d'accord avec l'argument que l'axe de la vie publique, c'est-à-dire entre les Portes de Fribourg et le plateau de Pérolles, peut se prolonger vers Marly. Jusqu'à aujourd'hui, il n'existe pas encore de planification concrète de soumise. Malgré cela, nous voulons vous proposer de modifier le contenu de cette première phrase comme suit: « ...l'axe de la "vie publique" entre les Portes-de-Fribourg et le plateau de Pérolles, avec **potentiel d'extension** jusqu'à Marly », ceci afin de mentionner que cet axe pourra être prolongé dans le futur.

La stratégie d'urbanisation de l'agglomération compacte repose sur un développement du territoire fondé sur les 3 axes suivants :

- l'axe de la "vie publique" entre les Portes-de-Fribourg et le plateau de Pérolles, avec **potentiel d'extension** jusqu'à Marly (axe orange dans la figure 7) ;
- l'axe urbain majeur entre Schönberg et Les Dailles (axe bleu dans la figure 7) ;
- l'axe de la dynamique future entre la gare de Fribourg et la centralité de Givisiez, avec extension dans la zone d'activité (axe violet dans la figure 7).

**Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité se rallie à la position de la CAME sur cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La discussion n'est pas demandée. Je passe à l'amendement de M. Jean-Marc Boéchat qui est sur la même puce.

**M. Jean-Marc Boéchat.** L'idée était de relier les trois axes forts pour créer une mentalité d'agglomération. J'aurais souhaité qu'on passe du plateau du Pérolles jusqu'à Marly. Vu la position de la CAME, je retire mon amendement.

**Décision**

**Le Président.** Je constate que sur l'amendement de la CAME il n'y a pas de divergence puisque la CAME a fait une proposition à laquelle le Comité s'y est rallié et que M. Boéchat a retiré son amendement. C'est donc la version de la CAME, acceptée par le Comité, qui est validée.

**\*Fascicule A, carte liante, p. 35 / Heft A, verbindliche Karte, S. 35**

C'est une carte liante. Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur cette carte. La parole n'est pas demandée. Cette carte est ainsi acceptée selon la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 37 / Heft A, verbindlicher Text, S. 37**

**Le Président.** Nous sommes en présence d'un amendement émanant de la CAME. Je donne la parole à M. Christoph Allenspach.

**\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME est d'avis qu'on devrait faire figurer dans le texte les devoirs de financement de l'Agglomération, c'est-à-dire si l'Agglomération finance en partie ou entièrement les

études de planification relatives à ses orientations stratégiques. On propose donc ici de rajouter la phrase suivante dans cadre de texte liant: « **L'Agglomération finance les études de planification relatives à ses orientations stratégiques et se dote de directives en la matière (Directives mobilité, aménagement et environnement).** » Vous vous souvenez que l'Agglomération dispose déjà de directives concernant la mobilité et le Comité a promis de nous soumettre prochainement aussi ses directives concernant l'aménagement. On souhaite donc fixer ce cadre texte à la page 37.

Les **quatre orientations stratégiques** suivantes établissent le lien entre les "objectifs et stratégies générales " et la mise en œuvre du projet d'agglomération. Elles permettent de prioriser les mesures et actions dans les prochaines dix à vingt années, en indiquant les éléments fondamentaux pour l'attractivité, le fonctionnement et la dynamique de l'agglomération.

- Valoriser le centre-ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1) ;
- Développer les axes urbains structurants (OS2) ;
- Développer des grands projets urbanisation - transports - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3) ;
- Valoriser le grand paysage (OS4).

**L'Agglomération finance les études de planification relatives à ses orientations stratégiques et se dote de directives en la matière (Directives mobilité, aménagement et environnement).**

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité se rallie à la proposition de la CAME en précisant que le principe du financement est déjà une conséquence des statuts actuels et que les directives devraient vous être soumises cette année encore en principe, avant l'été.

#### **Décision**

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La discussion n'est pas demandée. Je constate qu'il n'y a pas de divergence puisque la proposition de la CAME est acceptée par le Comité. C'est donc la version de la CAME qui figurera dans le PA2.

#### **\*Fascicule A, p.40, carte liante / Heft A, verbindliche Karte, S. 40**

Il n'y a pas d'amendement pour cette carte. J'ouvre la discussion. La discussion n'est pas demandée. C'est donc la version initiale qui est approuvée.

#### **\*\* Amendement de M. Marc Antoine Messer**

J'arrive à la page 42. C'est un nouveau chapitre 4.1.1.1 qui est proposé et l'amendement est déposé par M. Marc-Antoine Messer à qui je cède la parole.

**M. Marc Antoine Messer.** Je propose de rajouter un nouveau chapitre liant. Il s'insère à la page 42 après la figure 11 et avant le § 4.1.2. Voici le début du texte proposé :

#### **4.1.1.1 Qualité du bâti et développement durable.**

Afin de garantir un développement durable de l'agglomération, les nouveaux quartiers d'importance supracommunale prévus dans les surfaces en extension ainsi que les renouvellements urbains et les programmes de densification du milieu bâti existant répondent aux critères des quartiers durables de l'outil SMEO.

**Motivation:** économiser l'eau, rationaliser l'utilisation du sol, garantir une utilisation parcimonieuse de l'énergie, rendre possible une vraie densification et viser par-dessus la qualité intérieure du quartier. Voici les grands axes de la définition du quartier durable. Je propose d'en faire la condition sine qua non du développement des zones bâties dans notre agglomération. Lors du débat sur mon précédent amendement, il a faussement été prétendu qu'aucune définition claire des quartiers durables n'existait. Je vous en propose une justement ici qui constitue une définition claire et qui a

aussi été validée par les autorités politiques. L'outil proposé SMEO est aujourd'hui la seule référence qualitative reconnue qui permet de définir les niveaux de durabilité d'un quartier. Cette base de données et de calcul a été ensuite reprise et élaborée conjointement par les Offices fédéraux du développement territorial et de l'énergie, la Ville de Lausanne et l'Etat de Vaud. Il est aujourd'hui utilisé dans le canton de Vaud. Je vous remercie de soutenir cet amendement.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Je reviens sur l'autre proposition de la page 27 que M. Messer avait déposée. Pour la CAME, c'est un peu le même cas qu'ici. Nous ne sommes certes pas contre la durabilité et tous les critères évoqués, pas non plus contre les quartiers durables, d'autant plus qu'un exemple est par ailleurs proposé par la commune de Villars-sur-Glâne pour la zone des Crosets et dont on va discuter plus tard. Mais, tout de même, fixer de manière contraignante le type d'outil à mettre en œuvre pour un quartier durable est à notre avis impossible. Il existe d'ailleurs d'autres types d'outils en dehors de celui que vous proposez. Votre proposition est à la fois trop contraignante et lie inutilement à un type d'outil spécifique. Bien sûr, si vous faisiez cette demande pour une fiche de mesure et non pour une partie liants, cela ne poserait pas de problème. La Commission refuse de faire figurer cela dans un texte contraignant.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Pour les motifs exprimés par le Président de la CAME, le Comité maintient sa position initiale et propose de refuser l'amendement par souci de cohérence avec le vote qui a eu lieu tout à l'heure sur la page 26.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Pius Odermatt.** J'ai une proposition pour justement assouplir ce texte et ne pas se fixer sur l'outil SMEO. On pourrait dire « par exemple l'outil SMEO »

**Le Président.** Si j'ai bien compris, vous proposez un complément à l'amendement de Marc-Antoine Messer en ajoutant « par exemple ». La discussion se poursuit.

**M. Nicolas Bapst.** Je vous invite à rejeter cet amendement encore pour un autre argument. D'abord je constate que cela ne concerne que très peu de quartiers. « Supracommunale », signifie que cela touche au moins deux communes. Que se passe-t-il pour le cas des quartiers d'une seule commune ? Par ailleurs imposer un outil précis tel que le SMEO que j'ai déjà eu l'occasion de pratiquer, est à mon avis faux et erroné pour le moment, parce qu'il y a actuellement un énorme développement dans ce domaine. Je trouve que ce n'est pas correct de bétonner un tel principe dans cet amendement. Si on l'exprime par une formule plus générale, on constate qu'il y est déjà. Je vous demande de rejeter cet amendement.

**M. Marc-Antoine Messer.** Je me rallie à la position de M. Pius Odermatt en ajoutant « par exemple l'outil ».

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité s'oppose à cette proposition d'amendement.

**Le Président.** Je constate qu'il y a divergence dans le sens où le Comité reste sur sa position et qu'on est toujours en présence de l'amendement de M. Marc-Antoine Messer. Vu qu'il a accepté la proposition complémentaire de M. Pius Odermatt, je lui demande s'il veut maintenir son amendement. C'est le cas.

#### **Vote**

Je procède donc au vote et je rappelle que le texte amendé de M. Marc-Antoine Messer est complété par la demande de M. Pius Odermatt. Je lis la fin de la phrase : «... *aux critères des quartiers durables, par exemple de l'outil SMEO* ». Je vais donc opposer cet amendement complété à celui de la version originale du Comité. Celles et ceux qui acceptent la version initiale du Comité votent vert ; celles et ceux qui acceptent l'amendement de M. Marc-Antoine Messer votent rouge. Le vote est ouvert. C'est le vert qui l'emporte. Vous avez accepté la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 42 / Heft A, verbindlicher Text, S. 42,**

**Le Président.** Nous n'avons aucun amendement sur cette partie liante. J'ouvre sur la discussion. Elle n'est pas demandée. C'est donc la partie liante qui est acceptée conformément à la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte et carte liants, p. 43 / Heft A, verbindlicher Text, S. 43**

**Le Président.** Nous sommes en présence de quatre amendements, deux émanant de la CAME, un des délégués de la commune de Villars-sur-Glâne et enfin un des Conseillers d'agglomération de Düdingen.

**\*Premier amendement émanant de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Tout d'abord, nous proposons de supprimer la 2<sup>e</sup> partie de ce texte liant à savoir : « *...Les développements urbains en dehors des périmètres compacts doivent être clairement limités, etc.* ». Cela est donné par les lois fédérale et cantonale. Ce n'est pas nécessaire que cela figure ici.

Les périmètres compacts délimitent clairement la zone urbanisable (surfaces grises dans la figure 12), tout en enclavant des zones paysagères et environnementales non-constructibles (vert) à leur intérieur.  
~~Les développements urbains en dehors des périmètres compacts doivent être clairement limités à des interventions ponctuelles comme par exemple les extensions fonctionnelles d'hameaux et les infrastructures d'intérêt général. Pour les infrastructures d'intérêt général, une révision partielle du plan directeur d'agglomération est nécessaire.~~

**Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité accepte cette proposition.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée. Le Comité se ralliant à la position de la CAME, c'est la version de la CAME qui est adoptée pour cet amendement. Je passe aux amendements de la CAME et des conseillers de la commune de Düdingen concernant le même texte et qui vont donc être opposés. L'amendement de la page 43 des délégués de la commune de Villars-sur-Glâne est un autre élément, mais concerne toujours le même texte. En effet, je vais devoir les opposer, en éliminer un et finalement opposer ensuite les deux derniers par rapport à la version du Comité.

**\*\*Deuxième amendement émanant de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Ici il s'agit d'un amendement beaucoup plus important. Un amendement qui est la base de tout ce que nous avons discuté dans les séances de conciliation au sujet des divergences majeures. La CAME souhaite fixer les conditions dans lesquelles une commune peut demander de modifier la limite de l'extension du milieu bâti. Cette modification ne peut se faire que dans des conditions strictes. Concrètement cela a concerné 4 zones qui ont fait l'objet de séances de conciliation.

«Une modification de la limite de l'extension du milieu bâti n'est admise, dans le cadre d'une révision partielle ou générale du PA, que si les critères ci-après sont remplis de façon cumulative :

- Le besoin d'extension doit être justifié dans le contexte communal ou intercommunal ;(1)
- L'extension est en accord avec le concept territorial global du PA2;
- L'extension est caractérisée par de la haute densité pour l'habitat ou répond à un besoin d'intérêt général (2) ;
- La totalité de la zone d'extension bénéficie d'une desserte en transports publics de qualité. La distance au prochain arrêt de transports publics ne dépasse pas 500m pour les gares et haltes ferroviaires et 300m pour les arrêts de bus (3);
- Un concept urbanistique ou PAD est établi pour le secteur concerné;
- Les espaces vides (espaces publics, espaces verts) font l'objet d'un traitement particulier(4). »

(1) Cela veut dire une zone de haute densité peut difficilement être placée à la limite d'une commune si de l'autre côté, à quelques mètres près, un site stratégique est déjà prévu. Cela serait assez difficile à concevoir.

(2) Viser la densité ne signifie pas qu'il s'agit de la même densité à chaque fois. Si l'on prend une commune, - comme cela est le cas dans celui qui va être discuté ultérieurement - , il y a une densité moyenne qui est proposée. Mais par rapport à la très faible densité qu'on a connue il y a une trentaine d'années, c'est déjà extrêmement dense. Il y a quand même une certaine souplesse dans cette partie.

(3) Ce sont les normes utilisées dans toute la Suisse, dans tous les plans directeurs. Nous proposons que les nouveaux quartiers et ces nouvelles extensions soient vraiment très bien desservis par les transports publics. Pour exemple : trois des quatre zones qui faisaient l'objet d'une divergence se trouvent sur le tracé d'une ligne future 11 prévue à l'horizon 2030 et pour une cadence d'un quart d'heure. On s'approche donc à grand pas de la mise en extension de ces zones, car la condition sera très vraisemblablement remplie. Pour avancer avec ces nouvelles zones, il faudra un effort de la part des communes et de l'agglomération en vue d'installer cette ligne 11 sur toute la longueur du tracé avant l'horizon 2030.

(4) Cela vient corroborer les directives que l'on retrouve un peu partout dans ces textes, où l'espace public et les espaces verts sont vraiment très importants pour le projet d'agglomération.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité tient à rappeler au préalable que, en ce qui concerne la procédure, c'était d'entente avec le canton pour respecter la LATeC qu'il avait été décidé que les divergences majeures seraient traitées non pas par le Comité, mais par la CAME. Nous constatons que plusieurs séances ont eu lieu pour résoudre ces divergences majeures et comme il s'est dit lors de l'entrée en matière, il a été trouvé des solutions qui paraissent très satisfaisantes. D'une part, elles répondent aux soucis exprimés par les communes et d'autre part, elles garantissent tout de même la cohérence du projet avec les lignes directrices en matière de densification et d'extension. Dans ce sens, le Comité se rallie à cette proposition de la CAME.

**Le Président.** Je vous propose une petite digression par rapport à ce que nous avons fait jusqu'à maintenant. Les deux amendements suivants concernent le même paragraphe liant et sont sensiblement différents ou similaires, je propose de donner la parole aux différentes personnes qui ont déposé les amendements et j'ouvrirai la discussion générale après les différents préavis.

**M. Christoph Allenspach.** La carte liante de référence est celle de la figure 12 de la page 43. Si on accepte les propositions de la CAME on est aussi obligé de modifier c'est-à-dire d'adapter les limites des périmètres compacts d'urbanisation. Nous reviendrons dans le détail par la suite sur ces 4 zones.

#### **\*\* Amendement des délégués de la commune de Villars-sur-Glâne**

Texte proposé :

Les périmètres compacts délimitent clairement la zone urbanisable (surfaces grises dans la figure 12), tout en enclavant des zones paysagères et environnementales non-constructibles (vert) à leur intérieur.

Les développements urbains en-dehors des périmètres compacts doivent être clairement limités à des interventions ponctuelles comme par exemple les extensions fonctionnelles d'hameaux et les infrastructures d'intérêt général. Pour les infrastructures d'intérêt général **occupant une surface supérieure à 0.5 ha**, une révision partielle du plan directeur d'agglomération est nécessaire.

**M. François Grangier.** L'encadré liant de la page 43 règle les exceptions au développement urbain en dehors des périmètres compacts. Les exceptions concernant uniquement les extensions fonctionnelles de hameaux et les infrastructures d'intérêt général. Pour les premiers la fiche de mesure P4 en fixe les modalités. Ces hameaux ne sont donc pas concernés par cet amendement. Il s'agit uniquement de traiter les infrastructures d'intérêt général hors périmètre. Le texte initial prévoit systématiquement une révision partielle du plan d'aménagement. L'amendement proposé concerne les zones d'une surface dépassant les 0.5 ha. Une application pratique de cette modification concerne par exemple l'interface de la halte CFF de Villars-sur-Glâne, mesure 12.3. Sans

cet amendement, cette mesure prévue en priorité A 2015-2018 comme l'aménagement d'abris vélo de mesure 23.1. serait retardée si ce n'est alourdie. Nous vous remercions de soutenir la proposition des Conseillers de Villars-sur-Glâne.

#### **Préavis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME a proposé tout simplement de supprimer ce paragraphe. Je ne sais pas si l'amendement de la commission a déjà été accepté, mais on peut revoter si vous voulez. Il ne nous semble pas opportun de faire chaque fois des exceptions. Car pour ces parcelles d'un demi-hectare il ne faut certainement pas une révision partielle du plan directeur. Là ce serait complètement superflu. Il s'agit d'un cas particulier de la commune de Villars-sur-Glâne qui aimerait créer une petite infrastructure à côté de la Gare. Il nous semble inopportun ici de fixer cela avec un chiffre.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité se rallie à la position de la CAME. Il est effectivement risqué à notre avis de modifier un texte pour un seul cas particulier et le chiffre de 0.5 ha par définition est arbitraire. La solution telle que proposée par la CAME dans son amendement initial nous apparaît nettement meilleur. Par souci de cohérence, si l'amendement de la CAME était accepté, le Comité supprimera la dernière puce du dernier point de la page 193 au chapitre 6.2.4 du \*\*Fascicule B.

#### **\*\* Amendement des membres du Conseil d'agglomération de Düdingen**

**M. Markus Bapst.** Es geht hier um das gesamte Anliegen. Wenn ich die Angaben des Präsidenten der CAME richtig interpretiert habe, dann ist eine Angrenzung möglich. Denn unsere Sorge war ein Abstand von 500 und 1000 m, im Vergleich zu 300 und 500 m, was eigentlich nur eine Massnahme darstellt, um die Möglichkeiten auszuweiten. Wir sind aber grundsätzlich mit diesem Antrag einverstanden. Ich habe noch eine Frage. Falls ich jedoch von der CAME die Antwort erhalte, die ich schon in der Kommission erhalten habe, dann werde ich meinen Antrag zurücknehmen. Denn die Zahlen von 300 und 500 m müssen die sakrosante Limite darstellen, die aber auch nicht allzu eng interpretiert werden darf. Man sollte hier pragmatisch und auch im Sinne der Antwort vorgehen, die wir von Herrn Tona in der Kommission erhalten haben. Nicht dass wir dann fünf haben, wenn drei in der Praxis dann auch genügen würden. Wenn wir eine Antwort in diesem Sinne erhalten, dann werden wir unseren Antrag zurücknehmen.

#### **Préavis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Zuerst kurz eine Antwort auf den Antrag von H. Markus Bapst, Agglomerationsrat Düdingen. Es ist klar, dass in erster Linie der Kanton diese Zonen bewilligt. Die Kriterien sind heute strenger als sie noch vor zehn oder fünfzehn Jahren waren. Allerdings ist es nicht so, dass diese Grenzen effektiv so strikt sind, insofern wir das hier beurteilen können. Ob es sich nun um 320 oder 350 m handelt, sollte dies durchaus möglich sein. Aus der Sicht der Kommission geht es hier ganz sicher nicht um Zentimeter, sondern es handelt sich hier um Richtwerte, die im Grunde genommen eingehalten werden sollen.

Par contre, s'il s'agit d'assouplir les distances d'un kilomètre depuis une gare ou 500 m depuis un arrêt de bus, là nous perdons vraiment toute la crédibilité. Ce sont des positions qui ne seront acceptées ni par le Canton, ni la Confédération. Ce sont de trop grandes différences de distances. Si l'on peut prendre le vélo pour la distance d'un kilomètre, cela va très bien, mais un kilomètre à pied est aujourd'hui hors norme. La CAME s'oppose à de telles modifications.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité confirme ce qui vient d'être dit par M. Allenspach.

**Le Président.** J'ouvre la discussion générale sur ces trois amendements.

**M. Markus Bapst.** Au vu des explications qu'à la fois M. Allenspach et M. Bourgknecht viennent de donner, nous retirons notre amendement.

**M. François Grangier.** Au vu des propositions de la CAME, la délégation de Villars-sur-Glâne retire également son amendement.

**M. Marc-Antoine Messer.** Je vous demande d'ouvrir malgré tout le débat pour que l'amendement de la CAME soit soumis au vote.

**Le Président.** Il y avait trois amendements, dont deux ont été retirés. Il ne reste plus qu'un amendement et le Comité s'y rallie. Les règles fixées au début de la séance prévoient dans ce cas que cet amendement est accepté tel quel.

Mais si vous voulez vraiment qu'on vote, je peux bien faire voter mais en ce cas on pourrait voter alors tous les amendements.

**M. François Grangier.** Effectivement ce ne serait pas très logique qu'après avoir retiré nos amendements on doive repasser à un vote qui ne serait plus conforme aux directives de la CAME.

#### **Décision**

**Le Président.** C'est cet amendement de la CAME accepté par le Comité qui sera la partie liante du PA2.

**M. Christoph Allenspach.** L'amendement de la CAME concerne également la figure 12, bien entendu. Est-ce que vous avez compris quelles sont les 4 zones et à quel endroit on vous demande de modifier ce périmètre compact d'urbanisation ? Si ce n'est pas clair, je vais le préciser sur la figure.

**Le Président.** Si vous permettez M. Allenspach, je vais ouvrir la discussion sur ce point. Donc 4.1.2 Périmètres compacts et limites à l'urbanisation (page 43). Il n'y avait pas d'amendement pour cette carte. Mais en fonction de l'amendement de la CAME accepté par notre assemblée, il y aura effectivement des modifications au niveau de ces limites. Est-ce que quelqu'un souhaite s'exprimer à ce sujet ?

**M. Jean-Marc Boéchat.** J'avais effectivement déposé un amendement concernant cette carte et les 4 zones qui faisaient l'objet de différences majeures. Ces zones n'étaient pas traitées de la même façon. Après la discussion à la CAME, j'ai retiré mon amendement. Il est important que modifier les limites de l'extension du milieu bâti soit traité de la même façon pour toutes les communes de l'agglomération.

Mais il est important que les 4 zones soient traitées effectivement sur un pied d'égalité et que cette égalité s'étende à toutes les communes de l'agglomération.

#### **Décision**

**Le Président.** La carte que vous avez sous les yeux sera modifiée en fonction de l'amendement que vous venez d'accepter.

#### **\*Fascicule A, texte liant, page 44 - 45 / Heft A, verbindlicher Text, S. 44 - 45**

**Le Président.** Nous n'avons aucun amendement sur cette partie liante. J'ouvre néanmoins la discussion. La parole n'est pas demandée. La discussion est close. C'est donc la version initiale du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte non liant, p. 45 / Heft A, unverbindlicher Text, S. 45**

**Le Président.** Je vois qu'il y a 1 amendement mais c'est un chapitre non liant. Je passe donc par-dessus.

**M. Christoph Allenspach.** Je n'ai ici qu'une remarque de compréhension. Dans ce paragraphe, à la 2<sup>e</sup> ligne, il y a une négation. Le texte devrait être « Elle montre notamment... » donc sans « ne ». Sinon on ne peut pas comprendre ce paragraphe.

#### **\*Fascicule A, carte liante, p. 45 / Heft A, verbindliche Karte, S. 45**

#### **\*\* Amendement des membres du Conseil d'agglomération de Düdingen**

**Le Président.** Je donne la parole à M. Urs Hauswirth, représentant les membres de Düdingen.

**M. Urs Hauswirth.** Wir haben ein kleineres Problem mit dieser Karte, da auf unserem Siedlungsgebiet plötzlich eine Landschaftsschutzzone in einem schon seit Jahrzehnten überbauten Gebiet vorgesehen wird. Das können wir so nicht stehen lassen. Auch in anderen Gemeinden gibt es ähnliche Konflikte. Deshalb verlangen wir, dass die Landschaftsschutzpläne der Abbildung 13 den aktuellen Landschaftsschutzplänen der jeweiligen Gemeinden angepasst werden. Sonst muss der blaue Rahmen der Abbildung 13 entfernt werden.

**Le Président.** La discussion est ouverte. La parole n'est plus demandée. La discussion est close.

### **Préavis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Il faut peut-être encore vous souvenir qu'il s'agit ici d'un projet d'agglomération et non pas d'un plan directeur. Vous ne trouvez pas dans l'ensemble des cartes, une seule qui indique toutes les zones à bâtir. Cela devra figurer sans doute dans le plan directeur régional de l'agglomération. Ici ce n'est pas nécessaire : on va dans une certaine direction avec la densification : la figure 13 marque ce terrain compact. Ce schéma ne règle pas tous les détails. La figure 13 est un schéma directeur et rien d'autre. Cela montre la volonté de l'agglomération de vouloir densifier et protéger l'environnement hors de la zone densifiée. A ce stade, la CAME ne peut donc que rejeter l'amendement de M. Bapst.

### **Position du Comité :**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité propose également de rejeter cette proposition d'amendement pour la raison déjà évoquée tout à l'heure. On peut comprendre les soucis de la commune de Guin mais encore une fois les seules zones non constructibles sont les zones en vert foncé. Ce sont des contraintes environnementales et paysagères qui sont données : des forêts entre autre ou des cours d'eau. Pour le reste il n'y a aucune interdiction de construire. Seulement elle est conditionnée par les contingences environnementales. Pour tout le reste on se rallie aux arguments qui ont été donnés par M. Allenspach.

**Les délégués de la commune de Guin** maintiennent leur amendement.

**Le Président.** Est-ce que vous êtes d'accord que j'oppose les 2 parties de votre amendement, c'est-à-dire que vous demandez que la figure 13 soit adaptée au plan de protection de la nature existant et puis que si cette partie là n'est pas acceptée que le cadre liant soit supprimé.

**M. Markus Bapst.** Je propose pour clarifier les débats que l'on vote uniquement sur le cadre bleu.

**Le Président.** Si je vous ai bien compris, vous souhaitez maintenir votre amendement mais vous demandez que le cadre bleu de cette figure 13 soit supprimé.

### **Vote**

Celles et ceux qui sont en faveur de la position initiale du Comité votent vert ; celles et ceux qui acceptent l'amendement qui vient d'être discuté déposé par les membres de la commune de Guin votent rouge. Je demande de compter aux scrutateurs.

Vous avez accepté la version initiale du Comité par 27 voix contre 18.

### **\*Fascicule A, texte liant, p. 46 / Heft A, verbindlicher Text, S. 46**

**Le Président.** Il n'y pas d'amendement. J'ouvre la discussion. La discussion n'est pas demandée, la discussion est close. C'est donc la version initiale du Comité qui est acceptée.

### **\*Fascicule A, texte liant, p.47 / Heft A, verbindlicher Text, S. 47**

### **Amendement proposé par la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME vous propose d'intégrer cette annexe directement dans le texte liant. La commune de Marly signale qu'elle souhaite planifier cette zone à moyen terme déjà. Cela donne probablement satisfaction également à M. Boéchat.

### **Les enjeux du développement de l'axe de la vie publique sont les suivants :**

- Améliorer la qualité de séjour dans l'espace public, avec des places attractives et des zones piétonnes élargies non seulement dans la Vieille Ville (opportunités de requalification comprises dans les mesures d'accompagnement du projet Poya), mais également tout au long de l'axe
- Garantir un espace suffisamment grand et approprié pour accueillir des équipements publics supplémentaires dans le futur
- Renforcer le maillage de mobilité douce tout au long de l'axe de part et d'autre des rails et jusqu'à la Sarine, avec des efforts particuliers autour des nœuds des TP (gare de Fribourg intégrée dans l'espace public, gare de St. Léonard comme centralité au sud du plateau d'Agy)



- Étendre le caractère urbain de l'axe, garant de la vie publique, jusqu'à ses deux extrémités et ainsi transformer le plateau d'Agy de l'actuel "quartier d'accès à l'autoroute" en un quartier urbain. **Au sud une extension et un renforcement à long terme de l'axe de la vie publique jusqu'à Marly et la zone Winckler est à étudier, non seulement en matière de TP urbain, mais aussi en matière de qualité des espaces publics, attractivité pour la MD, impulsion à la densification et transformation du tissu urbain existant, et accueil d'équipements publics**

### Position du Comité

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité se rallie à la proposition de la CAME. C'est d'ailleurs une suite logique au vote de tout à l'heure lié à la page 47.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

### \*\* Amendement de M. Boéchat

**M. Jean-Marc Boéchat.** Mon but est atteint par la modification de la CAME qui voulait que la commune de Marly soit intégrée de façon claire dans les enjeux du développement. Je retire mon amendement au profit de celui de la CAME.

**Le Président.** la discussion se poursuit. La parole est demandée.

**M. Rainer Weibel.** J'aimerais mettre à la page 47 comme point supplémentaire entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> alinéa la fermeture le pont de Zähringen. Il y a là-dedans les mesures d'accompagnement du pont de la Poya qui constituent le paquet clé de ces mesures.

### Position de la CAME

**M. Christoph Allenspach.** On ne va bien sûr pas discuter de cet amendement. A mon avis, le pont de Zähringen se trouve sur l'axe majeur qui relie les 2 côtés de la Sarine et du Schönberg. Il ne serait pas logique de le mettre ici. Ici il y a les enjeux de développement de l'axe, pas les détails. Pour moi c'est le même argument que lors des grands objectifs. Il n'y a vraiment pas de raison de le mettre directement ici.

### Position du Comité

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité propose également de s'opposer à cet amendement pour les mêmes motifs évoqués par M. Allenspach et déjà évoqués tout à l'heure. Il y a dans ce document à plusieurs endroits l'évocation du pont de Zähringen, notamment 4 ou 5 lignes plus bas de l'encadré bleu à cette page 47. Je rappelle qu'il y a d'autres textes déjà liants pour les communes concernées mentionnant cette fermeture. Il n'y a pas besoin, par conséquent, de la rajouter encore ici.

**Le Président.** Il semble que j'ai omis de donner la parole à certaines personnes avant de demander le préavis de la CAME et la position du Comité.

**M. Eric Romanens.** Je m'oppose vigoureusement à ce que M. Weibel vienne systématiquement proposer sa fermeture du Pont de Zähringen. Je crois quand même déjà d'une part qu'on voit des mesures qui ont été prises après l'ouverture du Pont de la Poya. J'attends de M. Weibel qu'il ne mette pas ça à toutes les pages, c'est pas le but.

Je ne vais pas rallonger la séance parce qu'elle sera déjà suffisamment longue et ça a été bien dit autant par M. Allenspach que par M. Bourgknecht : on va pas parler du Pont de Zähringen avant 2018.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Moi j'aimerais insister parce que si on lit clairement la phrase dans le carré bleu 1<sup>er</sup> alinéa « opportunités de requalification comprises dans les mesures d'accompagnement du projet Poya », il est bien clair que la requalification de la vieille ville, du quartier du Bourg notamment ne pourra pas se faire sans la fermeture du Pont de Zähringen. A la page 47, bien sûr ce n'est pas dans la partie liante, mais je lis la phrase du rapport : « la valorisation de l'espace de la vieille ville après l'ouverture du Pont de la Poya et fermeture du Pont de Zähringen au TIM ». On a sur la même page l'allusion à la fermeture du Pont. La seule demande que j'ai avec M. Weibel c'est de prendre cette phrase de la page 47 et de la mettre dans le carré bleu. J'aimerais dire que le Pont de la Poya a reçu une subvention 67,5 millions de la part de la Confédération, mais il est clair que pour cette subvention on doit respecter les conditions d'octroi de la subvention. La fermeture du pont de

Zähringen en était une. Le plan directeur partiel du transport dit clairement que le quartier du Bourg passe de 23'000 véhicules par jour en moyenne à 20'000 véhicules par jour. Si on ne veut donc pas bêtement bloquer l'argent du Pont de la Poya c'est dans notre intérêt de mettre cette phrase dans le carré bleu.

**Le Président.** J'aimerais bien que vous m'écriviez le texte que vous aimeriez compléter parce que cela devient impossible de discuter. Vous m'écrivez cela sur un papier et vous me l'amenez. Ensuite avant de voter je proposerai le texte aux différents conseillers. Je n'ai ni pour M. Weibel ni pour M. Nobs de proposition. Je rappelle qu'il y a des transparents à votre disposition et je souhaite qu'on se réfère aux règles établies.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** La phrase est écrite à la page 47. J'aimerais prendre la 3<sup>e</sup> phrase de la page 47: «...la valorisation de l'espace de la vieille ville après l'ouverture du Pont de la Poya et fermeture du Pont de Zähringen au TIM ». On prend simplement cette phrase et on la met dans le carré bleu. On n'invente rien, on déplace juste cette phrase dans la partie liante.

**Le Président.** J'ai un amendement proposé par la CAME auquel le Comité se rallie ainsi que 2 propositions de M. Weibel et de M. Nobs. Est-ce que vous les mettez ensemble ?

M. Weibel se rallie à la proposition de M. Nobs.

**Mme Eleonora Schnewly-Aschwanden.** Ich stelle fest, dass die Schliessung der Zähringerbrücke als Begleitmassnahme der Poyabrücke ein grosses und immer wieder kommendes Thema darstellt. Es ist auch für mich ein grosses Thema und ich werde zu einem späteren Zeitpunkt noch darauf zurückkommen. Damit alles klar ist, beantrage ich natürlich, dass der soeben von Herrn Pierre-Olivier Nobs eingereichten Änderungsantrag sicher nicht in einen blauen Textrahmen hineingestellt wird. Wie Sie wissen, ist der Beschluss zu diesem Schliessungsvorhaben der Zähringerbrücke für den Privatverkehr nicht aufgrund einer grossen Mehrheit der Bevölkerung zustande gekommen und wird so auch nicht mitgetragen. Denn es gibt einen erheblichen Widerstand hauptsächlich aus den Kreisen der Anwohner und den Gewerbstätigen, die im Burgquartier oder in der Altstadt wohnen. So stelle ich den Antrag, dass wir vorerst das Schwerpunktthema „Schliessung der Zähringerbrücke“ in einem besonderen Rahmen diskutieren. Sonst wird sich die gesamte Diskussion immer wieder in die Länge ziehen, weil ich immer wieder gegen dieses Vorhaben opponieren werde. So wie es jetzt wieder geschehen ist.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME préconise évidemment le refus de l'amendement mais pas le refus de la fermeture du Pont de Zähringen, élément primordial dans la politique des transports de l'agglomération fribourgeoise. La CAME soutient la fermeture du Pont, elle s'oppose juste à ce que cela soit ici inscrit dans le texte liant. La CAME vous recommande aussi de soutenir la fiche de mesure 40.1 concernant la fermeture du Pont de Zähringen.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Même remarque que M. Allenspach. La fermeture du Pont figure à plusieurs endroits dans ce document. C'est normal et cela correspond à ce qui a toujours été dit par le canton autant que par la Ville. Il n'est pas nécessaire de l'inscrire comme liant dans le cadre de ce PA2. Le comité recommande également de refuser cet amendement.

**Le Président.** Je résume. Nous étions en présence de 2 amendements : un amendement de la CAME et un amendement de M. Boéchat. M. Boéchat a retiré son amendement.

Un nouvel amendement a été déposé par M. Nobs. Cet amendement complète l'amendement de la CAME. Il s'agit d'ajouter après la 1<sup>e</sup> puce : « valoriser l'espace public de la vieille ville après l'ouverture du Pont de la Poya et fermeture du Pont de Zähringen au TIM ». Nous avons donc divergence entre les positions de la CAME et l'amendement de M. Nobs.

#### **Vote**

Celles et ceux qui soutiennent l'amendement de la CAME lèvent le carton vert ; celles et ceux qui soutiennent l'amendement de M. Nobs lèvent leur carton rouge. A la très grande majorité vous avez accepté l'amendement de la CAME et rejeté celui de M. Nobs.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 49 / Heft A, verbindlicher Text, S. 49**

**Le Président.** Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée. Cette partie liante est donc acceptée selon la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 50 / Heft A, verbindlicher Text, S. 50**

**Le Président.** Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée. Cette partie liante est donc acceptée selon la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 51 / Heft A, verbindlicher Text, S. 51**

**Le Président.** Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée. Cette partie liante est donc acceptée selon la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p.52 /Heft A, verbindlicher Text, S. 52**

**Le Président.** Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur ce point. La parole n'est pas demandée. Cette partie liante est donc acceptée selon la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 54 / Heft A, verbindlicher Text, S. 54**

**Le Président.** Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur ce point. La parole n'est pas demandée. Vous avez acceptée la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 54-55, / Heft A, verbindlicher Text, S. 54-55**

**Le Président.** Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée. La discussion est close. Vous avez donc accepté la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, carte liante, p. 55, / Heft A, verbindliche Karte, S. 55**

**\*\* Amendement de Mme Christa Mutter**

**Mme Christa Mutter.** J'ai déposé un amendement concernant cette figure 19. Nous avons voté la figure 13 qui démontre les contraintes environnementales et entre les deux il y a une contradiction. Je suis très favorable à la densification à la seule exception du site de la pisciculture que vous connaissez probablement tous et qui se trouve près de la Sarine. Ce site est régi par de nombreux inventaires de protection de nature, d'oiseaux, Ce site est actuellement utilisé pour l'habitat et l'industrie puisqu'il y a par exemple une gravière. L'idée de densifier est impossible sur ce site. Je suis d'accord qu'on le garde dans le périmètre comme faisant part de l'agglomération, mais qu'on modifie et qu'on valorise ce site. Je trouve que le terme de densification qui signifie utilisation accrue n'est pas adapté à ce site. Donc je propose d'enlever la couleur rouge de ce site et de modifier la phrase dans l'encadré liant (pages 57) suivant et de dire (puce 3) : **«ainsi que la reconexion mobilité douce à la Pisciculture avec une revalorisation de ce site compatible avec son caractère de protection de la nature et du paysage. »**.

**Le Président.** J'ai compris que la CAME propose également une modification en ce sens. Vous reprendrez la parole à ce moment là. Pour l'instant on reste sur la carte liante.

**\*\* Amendement de la CAME sur la carte (figure 19)**

**M. Christophe Allenspach.** Mme Mutter vient d'observer cette carte et elle a y vu une contradiction. L'amendement est pertinent. Il faudrait enlever cette couleur, la commune de Fribourg étant également de cet avis. Donc on vous recommande d'accepter cet amendement. Je reviendrai ultérieurement sur le texte dont il faudra par conséquent supprimer une partie et c'est ce que la CAME proposera.

**Position du Comité**

**M. Jean Bourgnicht.** Le Comité se rallie à la proposition de Mme Mutter qui est acceptée également par la commune de Fribourg.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandé. Je constate que nous n'avons pas de divergence puisque le Comité se rallie à l'amendement de Mme Mutter.

**\*Fascicule A, p.56-57, texte liant / Heft A, verbindlicher Text S.56-57**

Le site Cardinal représente un atout principal pour le développement de l'agglomération grâce à sa valeur d'image rayonnant au-delà des frontières cantonales et au potentiel d'accueil pour un parc technologique en complément des équipements de formation du secteur.

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal sont les suivants :

- Développer le profil multiple du site et de ses pièces distinctes avec des activités tertiaires haut de gamme cherchant à bénéficier de la proximité de la gare et des services du centre ville, programmes de formation universitaire ayant une visibilité nationale et internationale, un parc technologique sur le site Cardinal et petites industries de qualité, et en même temps renforcer la vocation résidentielle du site
- En particulier, développer le site Cardinal comme élément phare et identitaire pour la ville et l'agglomération et pour leur orientation vers le futur
- Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements MD et TP. Le site a le potentiel de devenir une référence dans l'agglomération pour la mise en place des processus de densification. Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Pérolles, des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD, ainsi que la reconnexion au site de la Pisciculture au niveau de la Sarine qui fait l'objet d'une régénération partielle et qui pourra compléter le plateau de Pérolles en accueillant par exemple des programmes universitaires et des logements pour étudiants
- Accueillir des équipements publics supplémentaires pour renforcer le rôle du site comme haut-lieu sur l'axe de la vie publique
- Requalifier les alentours de la gare de Fribourg comme point d'identification et d'échange, et exploiter le potentiel économique autour de la gare
- Créer une structure de gouvernance qui s'occupe de l'ensemble du site stratégique d'agglomération

Nous sommes en présence de 4 amendements qui ont été déposés par la CAME, par M. Jean-Marc Boéchat (2 amendements) ainsi que par Mme Christa Mutter. Je vous signale que je vais prendre dans un 1<sup>er</sup> temps les amendements de Mme Mutter et de la CAME qui traitent des mêmes paragraphes et je prendrai enfin l'amendement de M. Boéchat en dernier.

**\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Cela concerne la 3<sup>e</sup> puce: on souhaite supprimer les 3 dernières lignes de cette puce. La phrase deviendrait : « *Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Pérolles, des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD.* » C'est assez clair car on vient de modifier la carte de cette dernière partie ; du coup il s'agit de supprimer cette phrase qui n'a plus de sens.

- Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements MD et TP. Le site a le potentiel de devenir une référence dans l'agglomération pour la mise en place des processus de densification. Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Pérolles, des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD, ~~ainsi que la reconnexion au site de la Pisciculture au niveau de la Sarine qui fait l'objet d'une régénération partielle et qui pourra compléter le plateau de Pérolles en accueillant par exemple des programmes universitaires et des logements pour étudiants~~

## Position du Comité

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité se rallie évidemment à cet amendement, conséquence logique de la décision qui a été prise toute à l'heure.

**Le Président.** Je n'ouvre donc pas le débat sur cet amendement maintenant. Je vous propose de prendre ceux qui sont similaires. Ensuite, on ouvrira le débat général sur les 3 amendements que j'ai cités.

### \*\* Amendement M. Jean-Marc Boéchat

Le site Cardinal représente un atout principal pour le développement de l'agglomération grâce à sa valeur d'image rayonnant au-delà des frontières cantonales et au potentiel d'accueil pour un parc technologique en complément des équipements de formation du secteur.

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Péroilles - Cardinal sont les suivants :

- Développer le profil multiple du site et de ses pièces distinctes avec des activités tertiaires haut de gamme cherchant à bénéficier de la proximité de la gare et des services du centre ville, programmes de formation universitaire ayant une visibilité nationale et internationale, un parc technologique sur le site Cardinal et petites industries de qualité, et en même temps renforcer la vocation résidentielle du site.
- En particulier, développer le site Cardinal comme élément phare et identitaire pour la ville et l'agglomération et pour leur orientation vers le futur.
- Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements MD et TP. Le site a le potentiel de devenir une référence dans l'agglomération pour la mise en place des processus de densification. Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Péroilles, des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD, ainsi que la reconnexion au site de la Pisciculture au niveau de la Sarine qui fait l'objet d'une régénération partielle et qui pourra compléter le plateau de Péroilles en accueillant par exemple des programmes universitaires et des logements pour étudiants ainsi que la connexion du site de l'ancienne fabrique Winckler, au-delà du pont de Péroilles en accueillant par exemple des programmes universitaires et des logements pour étudiants, renforçant ainsi l'axe de la vie publique en cohérence avec la politique de développement de l'agglomération.
- Accueillir des équipements publics supplémentaires pour renforcer le rôle du site comme haut-lieu sur l'axe de la vie publique.
- Requalifier les alentours de la gare de Fribourg comme point d'identification et d'échange, et exploiter le potentiel économique autour de la gare.
- Créer une structure de gouvernance qui s'occupe de l'ensemble du site stratégique d'agglomération.

**M. Jean-Marc Boéchat.** Il me semblait effectivement totalement déplacé de vouloir reconnecter la Pisciculture à quoi que ce soit puisque l'accès TIM, TP ou Mobilité douce est difficile à cet endroit là. Mon amendement concernait plutôt un repositionnement de l'extension prévue pour les bâtiments universitaires et autres dans la zone Winckler de l'autre côté du Pont. Si on supprime la mention de la Pisciculture, je peux vivre avec et je retire mon amendement pour autant que celui de la CAME soit accepté.

**Le Président.** Je passe à l'amendement suivant de Mme Mutter qui traite de la même thématique. Je lui cède la parole.

### \*\* Amendement de Mme Christa Mutter

**Mme Christa Mutter.** Comme la CAME propose de supprimer ces 3 lignes et que je proposais de les modifier, je peux vivre avec la proposition de la commune et je retire mon amendement.

**Le Président.** Les 2 amendements qui s'opposaient sont supprimés, donc il ne reste plus que l'amendement de la CAME. J'ouvre donc la discussion sur cet amendement. La parole n'est plus

demandée. Nous n'avons plus de divergence puisque sur les 3 amendements 2 ont été retirés, ce qui revient à dire que l'amendement N° 19 de la CAME également soutenu par le Comité d'agglomération, est accepté.

**\*\* Amendement de M. Jean Marc Boéchat**

**M. Jean-Marc Boéchat.** Il me semble important que dans le cadre du développement du site stratégique du Plateau de Pérolles, Cardinal et Gare on rediscute la thématique de la requalification du plateau de Pérolles. On veut en faire un site exemplaire, national, voire international et aujourd'hui on a 20'000 véhicules qui traversent ce secteur. Les études sont faites, on sait combien cela coûte. Il faut une fois pour toute prendre la décision de faire quelque chose et c'est ce que je vous demande d'inclure dans ce cadre liant bleu.

Le site Cardinal représente un atout principal pour le développement de l'agglomération grâce à sa valeur d'image rayonnant au-delà des frontières cantonales et au potentiel d'accueil pour un parc technologique en complément des équipements de formation du secteur.

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal sont les suivants :

- Développer le profil multiple du site et de ses pièces distinctes avec des activités tertiaires haut de gamme cherchant à bénéficier de la proximité de la gare et des services du centre ville, programmes de formation universitaire ayant une visibilité nationale et internationale, un parc technologique sur le site Cardinal et petites industries de qualité, et en même temps renforcer la vocation résidentielle du site.
- En particulier, développer le site Cardinal comme élément phare et identitaire pour la ville et l'agglomération et pour leur orientation vers le futur.
- Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements MD et TP. Le site a le potentiel de devenir une référence dans l'agglomération pour la mise en place des processus de densification. Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Pérolles, des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD, ainsi que la reconnexion au site de la Pisciculture au niveau de la Sarine qui fait l'objet d'une régénération partielle et qui pourra compléter le plateau de Pérolles en accueillant par exemple des programmes universitaires et des logements pour étudiants.
- Accueillir des équipements publics supplémentaires pour renforcer le rôle du site comme haut-lieu sur l'axe de la vie publique.
- Requalifier les alentours de la gare de Fribourg comme point d'identification et d'échange, et exploiter le potentiel économique autour de la gare.
- Créer une structure de gouvernance qui s'occupe de l'ensemble du site stratégique d'agglomération.
- **Requalifier le plateau de Pérolles dans l'esprit d'un véritable campus en réduisant ou supprimant l'emprise des TIM sur ce secteur.**

**Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME se rallie à la proposition de M. Boéchat.

**Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité comprend l'argumentation de M. Boéchat. Il y a un problème de circulation dans ce secteur. Par contre il est objectivement peu probable de pouvoir, notamment pour des motifs de coût, requalifier rapidement cette traversée, d'où la contre-proposition du Comité de formuler ainsi : étudier la requalification plutôt que requalifier. Cela nous paraît plus raisonnable.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Jean-Marc Boéchat.** Il ne sert à rien d'étudier. Il y a au moins 10 projets ; il y en a un qui s'est fait il y a moins de 5 ans dans le cadre d'un travail de diplôme de l'école d'ingénieurs. On sait que cela coûte cher et on sait qu'il faut le faire. Faisons-le, je n'ai pas dit rapidement, j'ai dit **requalifier**. Cela peut-être d'ici 2030. Je souhaite juste qu'on prenne une option d'avenir et qu'on comprenne qu'il est impossible de faire un campus attractif avec le passage de 25'000 véhicules par jour.

#### **Avis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** J'ai dit que la CAME se ralliait à la proposition de M. Boéchat. Nous sommes donc en opposition avec l'avis du Comité.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Nous maintenons notre position d'étudier la requalification du plateau de Pérolles.

#### **Vote**

**Le Président.** Nous avons donc une nuance : **requalifier** le plateau de Pérolles pour M. Boéchat et **étudier la requalification** du plateau de Pérolles pour le Comité. Celles et ceux qui soutiennent l'amendement de M. Boéchat lèvent le carton rouge, ceux et celles qui soutiennent la version du Comité lèvent le carton vert. Vous avez accepté à la très grande majorité l'amendement de M. Boéchat. C'est ce qui figurera au PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 57- 58 / Heft A, verbindlicher Text, S. 57-58**

**Le Président.** Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur ce cadre liant.

**M. Nicolas Bapst.** J'aimerais revenir au dernier encadré au bas de la page 57. Dans le texte non liant vous parlez de vocation mixte, entre parenthèses activités et habitats. Dans l'encadré vous parlez de ce profil mixte, mais nous avons des craintes car vous avez supprimé la parenthèse – activités et habitats- . Nous souhaitons que cette parenthèse figure aussi dans l'encadré.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME n'a pas reçu cette proposition. N'ayant pas été déposée au préalable, la CAME n'a pas pu en discuter. Je ne peux donc pas prendre position pour la CAME.

#### **L'avis du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité n'a pas non plus étudié cette proposition d'amendement. Cela dit si je lis le texte au bas de la page 57 on dit « ce profil mixte ». Cela signifie qu'il s'agit bien du profil mixte dont il est question un peu plus haut. L'ajout de la parenthèse ne change donc rien. Je vous proposerai donc d'accepter cet amendement

**M. Jean-Claude Spicher.** Pour ma part j'aimerais soutenir cette proposition parce que j'ai pu constater dans d'autres circonstances que ce qui n'est pas écrit de manière formelle est souvent considéré comme un interdit par certains services cantonaux. Nous ne sommes pas à une redondance près. Cela n'est pas gênant de spécifier que par profil mixte on entend bien habitats et activités.

**Le Président.** La parole n'est plus demandée, la discussion est close. Je constate qu'il n'y a pas de divergence puisque le Comité se rallie à la proposition de M. Bapst. Pour la forme je vous relis la dernière phrase : « développer le caractère spatial du site en fonction de ce profil mixte » et on rajoute entre parenthèses – « activités et habitats » – fermer la parenthèse «... vers un campus d'entreprise ». C'est donc cette version qui figurera dans le PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 57-58 / Heft A, verbindlicher Text, S. 57-58**

Je passe au point 4.1.5 5(+1) sites stratégiques d'agglomération pour une dynamique économique forte, pp. 57-58, (cf. plus haut) . Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est donc la version du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 58-59 / Heft A, verbindlicher Text, S. 58-59**

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération de Givisiez sont les suivants :

- Déplacer la halte ferroviaire vers l'est et régénérer le tissu industriel existant autour de la nouvelle halte de Givisiez en pôle à vocation zone mixte, pour l'accueil d'activités tertiaires et secondaires (notamment aussi les administrations des entreprises industrielles de la zone industrielle voisine), de logements, ainsi que d'activités de centralité d'agglomération (équipements publics, etc.).
- Etablir un espace public de centralité autour de la nouvelle gare.
- Densifier la zone industrielle de Givisiez à l'ouest de la route de Belfaux avec des activités artisanales, de manufacture et logistiques, tout en gardant son caractère vert, y compris les extensions qui sont inscrites dans le PAL en vigueur.
- Etablir le maillage manquant d'espace public et de MD pour mettre en relation le centre historique de Givisiez, la zone industrielle, l'interface de transport et les zones mixtes situées au nord de la route du Tir Fédéral et au sud de la route des Taconnets.

### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Il s'agit d'une des zones de divergence majeure, celle du secteur des Corberayes sur la commune de Givisiez. Nous avons voté tout à l'heure les conditions pour mettre en zone de telles parcelles. La CAME recommande donc de considérer ici l'ensemble du secteur des Corberayes et de pouvoir appliquer les règles votées en p.43 concernant la modification de la limite de l'extension du milieu bâti.

Voici le texte qui explique encore un peu mieux ce qu'on vous demande d'accepter :

Le secteur des Corberayes sur l'axe de la "dynamique future" (axe fort TP structurant), peut être considéré comme un secteur d'élargissement du site stratégique de Givisiez. L'urbanisation de ce secteur est possible si les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) et les conditions particulières suivantes sont remplis:

- Densité (IBUS) minimum de 0,9 – 1,2 .
- Inscription du développement admis avant 2030 dans un projet pour l'ensemble du site.
- Respect et garantie de la grande ouverture paysagère (pénétrante) entre Givisiez et Moncor à long terme, au moyen d'une forme urbaine et de typologies du bâti appropriées.

### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité se rallie à l'amendement de la CAME.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet objet. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je considère qu'il n'y a pas de divergence puisque la proposition d'amendement de la CAME est soutenue par le Comité. Cet amendement est accepté et figurera dans le PA2.

### **\*Fascicule A, texte liant, p. 60, / Heft A, verbindlicher Text, S. 60**

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg sont les suivants:

- Passer d'une logique de développement orienté sur un axe à caractère routier (route de Morat) à une logique d'un quartier en maille (espaces publics et liens MD) possédant la valeur emblématique d'entrée nord de Fribourg. Cela signifie repousser les frontières de la "ville" : l'agglomération compacte ne doit pas seulement commencer à St. Léonard, elle doit s'étendre jusqu'aux Portes-de-Fribourg. Il s'agit de développer une urbanisation à fort caractère urbain avec des espaces publics et des réseaux TP et MD attractifs et de qualité ainsi que de porter une attention particulière à l'affectation des terrains voisins à l'axe : la promotion d'activités et de l'habitat procurant une densité et une qualité suffisante pour vivifier



la vie sociale et l'espace public doit être entreprise. Ceci comprend notamment l'habitat collectif (voir le projet pour Agy centre), les activités de services (voir l'exemple récent du Groupe E), les activités commerciales à forte valeur ajoutée ou des équipements publics. En ce qui concerne les installations commerciales à forte fréquentation, il faut éviter celles qui sont prioritairement orientées vers l'accessibilité routière.

- Considérer la construction de tours dans cette zone.
- Créer et réserver de la place pour des équipements publics supplémentaires sur l'axe de la vie publique : par exemple le projet d'un bassin olympique de natation.
- Inclure les espaces verts et publics voisins possédant une valeur forte pour l'agglomération (le parc de la Poya, le cimetière de Saint-Léonard, les champs agricoles de Grandfey et la colline de Torry) et garantir les liens ouverts entre eux.
- Mieux connecter les lieux de manifestations comme le Forum Fribourg au TP urbain, par des espaces publics et routes d'accès attractives et larges pour la MD.

### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** On propose d'ajouter une dernière puce supplémentaire : « Faire une étude concernant la desserte ferroviaire du site sur la voie Fribourg – Belfaux ». Nous avons voté déjà une halte ferroviaire sur la ligne Fribourg-Düdingen construite encore cette année. Vous avez vu que ce site sera densifié fortement ces années prochaines. Selon la CAME, il faut absolument un accès depuis le réseau ferroviaire. Ce secteur déjà envahi par le TIM ne peut plus en absorber davantage. On vous propose donc d'ajouter le projet d'étude. Nous savons qu'il y a une certaine résistance des sociétés des chemins de fer. Mais cela ne concerne pas directement l'Agglomération qui poursuit d'autres buts.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgnicht.** Le Comité ne se rallie pas à la proposition d'amendement de la CAME et maintient son texte initial. Il ne s'oppose pas à une étude spécifique, mais propose de l'intégrer dans une étude globale prévue à la page 184, dans la partie B où il est mentionné que cette étude concernant le concept ferroviaire sera effectuée. C'est dans ce cadre là qu'il s'agit d'intégrer cette éventuelle halte ferroviaire sur la voie Fribourg-Belfaux. A cause de cette étude globale et pour éviter de parler de manière liante des cas particuliers, le Comité vous propose de rejeter l'amendement proposé.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

**M. Christoph Allenspach.** Il y a une divergence. Nous avons aussi découvert cette page 184. On se rallie à l'idée du comité d'ajouter à cet endroit une phrase supplémentaire. Par contre je ne retire pas l'amendement fait par la CAME.

#### **Vote**

**Le Président.** Je constate qu'il y a divergence. Nous allons donc procéder au vote. Ceux et celles qui acceptent l'amendement de la CAME lèvent le carton vert. Ceux et celles qui rejettent cet amendement lèvent le carton rouge. L'amendement déposé par le CAME est accepté à la grande majorité et figurera dans le PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 61- 62 / Heft A, verbindlicher Text, S. 61-62**

Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est donc la version du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 62 - 63 / Heft A, verbindlicher Text, S. 62-63**

Pour ce cadre liant pas d'amendement. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est donc la version initiale du Comité qui est acceptée.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 63 / Heft A, verbindlicher Text, S. 63**

Il n'y a pas d'amendement. J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est donc la version initiale du Comité qui est acceptée.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 64 / Heft A, verbindlicher Text, S. 64**

La volonté de restructurer à moyen-long terme ce secteur se traduit par le projet suivant (voir figure 22) :

- Un projet de territoire avec une structure urbaine et des réseaux de mobilité réorientés sur la nouvelle halte pour l'ensemble de l'urbanisation des deux communes : potentiels de développement urbain à proximité de la gare, interface TP régionale majeure de l'Ouest de l'agglomération, réseau MD convergeant vers la gare.
- Un projet de nouvelle halte RER localisée au niveau de l'intersection de la route de la Pâla et de la voie ferrée. En raison des difficultés d'insertion d'une nouvelle halte dans ce secteur en courbe et également contraint par le projet d'amélioration du réseau "grandes lignes" au niveau national (ligne nouvelle et corrections de dévers), une solution alternative doit éventuellement être envisagée. Elle se situerait vraisemblablement entre la position prioritaire et l'actuelle gare de Rosé (soit un décalage vers l'ouest avec une remise en cause de la halte de Rosé existante pour une raison de distance entre les deux haltes ; étude en cours au niveau cantonal).
- Etudes pour améliorer la situation de desserte des TP routiers avant la réalisation de la halte, en particulier des centres commerciaux situés en bordure de l'autoroute.

**\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** C'est le deuxième secteur ayant fait l'objet d'une divergence majeure. Il concerne la commune d'Avry qui rencontre des difficultés : certaines zones de haute densité figurent déjà en zones à bâtir ; pour les zones en jaunes sur la figure 23 il y a blocage, les propriétaires refusant la vente à des fins d'urbanisation. La commune d'Avry souhaite poursuivre le développement et propose une zone de moyenne densité.

La CAME propose le texte suivant : « La commune d'Avry développe actuellement la première partie du secteur Haut des Agges (coup parti). La deuxième partie du secteur figure déjà à son plan directeur d'utilisation du sol, et constitue à ce jour une dent creuse dans cette urbanisation. Ce secteur pourra à long terme être développé et s'intégrer au périmètre d'extension du milieu bâti, afin de combler cette dent creuse, à condition que la densité de cette zone atteigne au minimum une valeur IBUS comprise entre 0,5- 0,9. ». La commune confirme que ce sera 0.9.

**Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.**

Le Comité se rallie à la position de la CAME moyennant un ajout au texte : « La commune d'Avry développe actuellement la première partie du secteur Haut des Agges (coup parti). La deuxième partie du secteur figure déjà à son plan directeur d'utilisation du sol, et constitue à ce jour une dent creuse dans cette urbanisation. Ce secteur pourra à long terme être développé et s'intégrer au périmètre d'extension du milieu bâti, **afin de combler cette dent creuse, à condition que les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) et la condition particulière d'un IBUS compris entre 0.5- 0.9 soient remplis.** Cet ajout est lié au souci de cohérence avec les 3 autres zones à divergence majeure à Givisiez, Villars-sur-Glâne et Marly où cette phrase est toujours mentionnée. Nous pensons qu'il faut le faire aussi ici. Il y a eu très probablement un oubli dans le cadre de la formulation de ce texte par la CAME.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Jean-Claude Spicher.** Personnellement je suis très favorable à cette zone d'extension. J'ai un petit doute en ce qui concerne les bus. On a parlé de zones de moyenne densité, donc si je compare maintenant le 0.5, il me semble que selon la LATEC il s'agit d'une zone de villas. Il serait donc possible

de prévoir une villa dans une zone à moyenne densité. C'est contraire à l'esprit de cette modification. C'est pourquoi je souhaite que la commune d'Avry aille au-delà de 0.5 en matière de densité.

#### **Préavis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** En séance de conciliation il a été admis qu'Avry ne pourra pas accueillir sur cette zone le même nombre d'habitants qu'elle a accueilli pendant 30 ans sur trois fois plus de surface. Donc pour une commune de moyenne densité le chiffre de 1.2 pour cette colline n'est pas justifié. C'est pourquoi la CAME a accepté une densité de 0.9. Il n'y a donc pas de véritable divergence entre notre proposition et celle du Comité. Je me rallie à la proposition du Comité.

#### **Décision**

**Le Président:** Je constate qu'il n'y a plus de divergence. C'est donc l'amendement de la CAME modifié par le Comité qui sera donc partie intégrante du PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 64 / Heft A, verbindlicher Text, S. 64**

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est donc la version initiale du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 66 / Heft A, verbindlicher Text, S. 66**

Les principaux **enjeux de développement** pour Marly sont :

- Renouveler et densifier l'urbanisation directement connectée à la route de Fribourg en parallèle à la requalification de l'axe de la route de Fribourg.
- Etablir de vraies centralités avec des espaces publics attractifs et des équipements publics à Marly-Cité et dans le secteur de la Jonction et de Marly Grand-Pré.
- Améliorer les liens de la MD entre la zone d'Ilford et la route de Fribourg, afin d'améliorer l'accès depuis les places de travail au TP. A noter que la zone d'Ilford n'est pas, dans l'optique de l'agglomération, une zone de développement d'activités prioritaire, mais elle peut continuer à se développer notamment si son accessibilité en transports publics et mobilité douce est améliorée.

Nous sommes en présence de 4 amendements : 2 de la CAME, 1 des délégués de la commune de Villars-sur-Glâne et 1 de M. Jean- Marc Boéchat. Ils sont tous indépendants, nous les traiterons les uns après les autres.

#### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME souhaite ajouter le texte que vous trouvez sur l'écran (ci-dessous souligné) :

Les principaux **enjeux de développement** pour Marly sont :

- Renouveler et densifier l'urbanisation directement connectée à la route de Fribourg en parallèle à la requalification de l'axe de la route de Fribourg.
- Etablir de vraies centralités avec des espaces publics attractifs et des équipements publics à Marly-Cité et dans le secteur de la Jonction et de Marly Grand-Pré.
- Améliorer les liens de la MD entre la zone d'Ilford et la route de Fribourg, afin d'améliorer l'accès depuis les places de travail au TP. A noter que la zone d'Ilford n'est pas, dans l'optique de l'agglomération, une zone de développement d'activités prioritaire, mais elle peut continuer à se développer notamment si son accessibilité en transports publics et mobilité douce est améliorée.

La zone de Grand Pré à Marly, située en prolongement actuel de l' "axe de la vie publique" (axe fort TP structurant) pourrait à long terme être intégrée au périmètre d'extension du milieu bâti.

L'urbanisation de ce secteur est possible si les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) sont remplis. L'IBUS minimal pour ce secteur est de 0.9 à 1.2»

### Position du Comité

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité de rallie à la position de la CAME moyennant un nouveau cadre bleu et non pas l'ajout d'une puce dans ce cadre existant. En effet ce cadre aborde les enjeux du développement de Marly et non pas les critères d'urbanisation. On accepte le texte tel quel, mais en ajoutant un nouveau cadre bleu en dessous du cadre actuel.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Est-ce que M. Allenspach accepte la proposition du Comité ?

**M. Christoph Allenspach.** Je peux me rallier à la proposition du Comité car cela n'entraîne aucun changement.

**Le Président.** Donc je rappelle qu'au niveau du PA2 il n'y donc plus de divergence. Le complément de la CAME est sorti de ce cadre et intégré dans un cadre nouveau.

### \*\* Amendement de la CAME

**M. Christoph Allenspach.** Il s'agit d'un nouveau cadre concernant la zone du Croset à Villars-sur-Glâne, 4<sup>e</sup> secteur ayant fait l'objet d'une divergence majeure et discuté en séance de conciliation avec ladite commune. On demande que soient appliqués les mêmes critères de la page 43 voté tout à l'heure. Présentement ce terrain est un peu trop éloigné de la Gare. Il s'agit donc d'ajouter la cadence de 15' de la ligne 11 telle qu'elle est prévue dans la planification de l'agglomération.

Dans l'hypothèse où, malgré les efforts manifestes fournis par la commune afin de densifier vers l'intérieur, ce développement était remis en cause par la non disponibilité de surfaces suffisantes, la zone du Croset, située à proximité du site à la halte RER de Villars-sur-Glâne et desservie par une ligne de transports publics, pourrait à court terme, être intégrée au périmètre d'extension du milieu bâti.

L'urbanisation de ce secteur est possible si les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) et les conditions particulières suivantes sont remplis :

- Densité (IBUS) minimum de 0,9 – 1,2.
- Inscription du développement admis avant 2030 dans un projet pour l'ensemble du site.
- La totalité de la zone d'extension bénéficie d'une desserte en transports publics de qualité (cadence minimum à 15 minutes, la distance au prochain arrêt de transports publics ne dépassant pas 500m pour les gares et haltes ferroviaires et 300m pour les arrêts de bus.

### Position du Comité

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité se rallie à la proposition de la CAME.

**Le Président.** Avant d'ouvrir la discussion je vous propose de prendre l'amendement N° 30 qui traite de la même chose mais avec une formulation différente. On devra peut-être les opposer à moins que quelqu'un ne retire l'un des deux.

### \*\* Amendement des délégués de Villars-sur-Glâne

**Le Président.** Je donne donc la parole aux délégués de la commune de Villars pour la présentation de leur amendement.

**Le Président.** Je m'excuse M. Allenspach c'est d'abord le représentant de Villars qui doit parler de son amendement.

**M. Dimitri Küttel.** La commune de Villars-sur-Glâne pourrait retirer son amendement dans le cas où la CAME s'y rallie.

**Le Président.** Je n'ai pas bien compris. Qu'est-ce que vous voulez ?

**M. Dimitri Küttel.** Je pensais que M. Allenspach allait d'abord présenter la position de la CAME.

**Le Président.** D'accord, alors on va écouter M. Allenspach.

**M. Christoph Allenspach.** Il y a juste une phrase dans le texte de la CAME qui n'était pas tout à fait clair. Avec l'amendement de la commune de Villars-sur-Glâne plus clair, la commission se rallie donc à la formulation de Villars-sur-Glâne.

La zone du Croset, située à proximité du site à la halte RER de Villars-sur-Glâne et desservie par une ligne de transports publics, pourrait à court terme, être intégrée au périmètre d'extension du milieu bâti.

L'urbanisation de ce secteur est possible si les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) et les conditions particulières suivantes sont remplis:

- Densité (IBUS) minimum de 0,9 – 1,2.
- Inscription du développement admis avant 2030 dans un projet pour l'ensemble du site.
- La totalité de la zone d'extension bénéficie d'une desserte en transports publics de qualité (cadence minimum à 15 minutes, la distance au prochain arrêt de transports publics ne dépassant pas 500m pour les gares et haltes ferroviaires et 300m pour les arrêts de bus.)»

### **Position du Comité**

**M. Bourgnecht.** Le Comité se rallie à la proposition des délégués de Villars-sur-Glâne.

### **Décision**

**Le Président.** La CAME retire son amendement. Le Comité se rallie à l'amendement de la commune de Villars. C'est la version de l'amendement de Villars-sur-Glâne qui sera intégrée au PA2.

### **\*\* Amendement de M. Jean-Marc Boéchat**

**M. Jean-Marc Boéchat.** La solution prévue par les mandataires concernant la liaison du site Ilford qui est un site où il y a beaucoup de monde, avec des transports publics ou de la mobilité douce est une solution utopique. En effet des mandataires ont prévu de faire une passerelle avec une pente de 6 %. Les gens qui connaissant les chaises roulantes voient ce que cela veut dire, avec au bout un ascenseur d'une cinquantaine de mètres pour faire la liaison entre les 2 niveaux. Je vous laisse imaginer la sortie d'usine de 50-60 personnes avec un ascenseur à 10 places. Par conséquent, je vous propose de modifier la 3<sup>e</sup> puce en disant :

Les principaux enjeux de développement pour Marly sont :

- Renouveler et densifier l'urbanisation directement connectée à la route de Fribourg en parallèle à la requalification de l'axe de la route de Fribourg
- Etablir de vraies centralités avec des espaces publics attractifs et des équipements publics à Marly-Cité et dans le secteur de la Jonction et de Marly Grand-Pré
- Améliorer les liens de la MD **et des TP** entre la zone d'Ilford et la route de Fribourg, afin d'améliorer l'accès depuis les places de travail au TP. A noter que la zone d'Ilford n'est pas, dans l'optique de l'agglomération, une zone de développement d'activités prioritaire, mais elle peut continuer à se développer notamment si son accessibilité en transports publics et mobilité douce est améliorée

Cela me semble une solution plus utile et beaucoup moins chère que les 3,5 millions pour faire un ascenseur.

### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME se rallie à la position de M. Boéchat.

### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité se rallie à la position de la CAME.

### **Décision**

**Le Président.** J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je constate qu'il n'y a pas de divergence. C'est l'amendement de M. Boéchat qui figurera dans le PA2.

### **\*Fascicule A, texte liant, pp 66-67 /Heft A, verbindlicher Text, S. 66-67**

**La Président.** J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez donc accepté la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, Carte non liante, p. 69 / Heft A, unverbindliche Karte, S. 69**

**Le Président.** Nous sommes en présence d'un amendement. Je m'excuse, c'est non liant. Mais on va tout de même le traiter et c'est une exception.

**\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** C'est une conséquence de la décision que vous avez prise à propos des 4 zones qui faisaient l'objet de divergence majeure. Il s'agit d'adapter à présent cette figure 23.

**Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** C'est effectivement la suite logique de ce qui a été décidé. Le Comité se rallie à la position de la CAME et recommande d'accepter l'amendement de la commission.

**Décision**

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cette modification de carte. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez accepté de corriger cette carte en fonction des amendements précédents que nous avons déjà acceptés.

**\*Fascicule A, texte liant, pp. 69-70 / Heft A, verbindlicher Text, S. 69-70**

**L'ensemble des surfaces en extension (orange et jaune), en densification (rouge) et à croissance stable (gris) représentent le périmètre urbanisable à l'horizon 2030 (figure 23).**

Les surfaces en extension sont contraignantes et ne peuvent ni être complétées ni transférées et/ou compensées. Le projet d'agglomération ayant valeur de plan directeur régional dans le canton de Fribourg, une révision peut ainsi intervenir à tout moment.

Le plan des surfaces en extension et densification peut ainsi être amené à se voir modifié uniquement sous des conditions très strictes. Ces conditions telles que la justification d'un besoin réel pour la commune en question, la preuve de l'effort fait en terme de densification, existence d'un niveau de desserte TP concordant avec l'urbanisation du site, l'affectation, la densité minimale, le plan de développement du site, l'intégration paysagère et environnementale ou encore la plus-value à en retirer au niveau régional sont à préciser dans le cadre d'une fiche de mesure à créer ultérieurement.

Les surfaces en densification indiquées comprennent les sites avec un potentiel ou besoin particulier de transformation et densification par rapport à la dynamique urbaine et à l'accessibilité. Il peut y avoir un transfert de croissance entre les surfaces en densification indiquées et les surfaces à croissance stable, pour lesquelles un taux de densification moyen minimal de 10% par rapport au tissu bâti existant a été assumé.

**\*\* Amendement de la commune de Villars-sur-Glâne**

**M. Dimitri Küttel.** Dans le cadre liant de la page 69 on traite, 1<sup>e</sup> paragraphe, l'aspect contraignant des surfaces en extension en se référant à la figure 23. Le 2<sup>e</sup> paragraphe précise les conditions des modifications éventuelles. Ces conditions correspondent à une augmentation de surfaces de zones à bâtir si l'on considère la nature de celles-ci : justification d'un besoin réel, preuve de l'effort fait en terme de densification, existence de dessertes TP, etc... L'amendement proposé ne s'inscrit pas dans le même contexte. Il sert uniquement à permettre localement, dans un périmètre donné à adapter les formes de celui-ci aux réalités des contraintes environnementales et de protection. S'agissant de Villars-sur-Glâne cet amendement concerne la zone du Croset où manifestement la surface en extension proposé à cheval sur la ligne CFF n'est pas adéquate. Elle est en conflit avec le diagnostic environnemental établi par un bureau spécialisé ainsi que la protection des sites et bâtiments ISOS. En l'occurrence la surface de la zone à bâtir définie dans le tableau 6, à savoir 7.8 A, avec un IBUS 1,2 est utopique compte-tenu des contraintes précitées et celles-ci apparaissent en outre dans la figure 53 Fascicule C.

Texte proposé :

**L'ensemble des surfaces en extension (orange et jaune), en densification (rouge) et à croissance stable (gris) représentent le périmètre urbanisable à l'horizon 2030 (figure 23).**

Les surfaces en extension sont contraignantes et ne peuvent ni être complétées ni transférées et/ou compensées. Le projet d'agglomération ayant valeur de plan directeur régional dans le canton de Fribourg, une révision peut ainsi intervenir à tout moment.

Le plan des surfaces en extension et densification peut ainsi être amené à se voir modifié uniquement sous des conditions très strictes. Ces conditions telles que la justification d'un besoin réel pour la commune en question, la preuve de l'effort fait en terme de densification, existence d'un niveau de desserte TP concordant avec l'urbanisation du site, l'affectation, la densité minimale, le plan de développement du site, l'intégration paysagère et environnementale ou encore la plus-value à en retirer au niveau régional sont à préciser dans le cadre d'une fiche de mesure à créer ultérieurement.

**Localement, le périmètre des surfaces en extension et densification peut être adapté en fonction des différentes contraintes environnementales et de protection. La superficie de la zone ainsi que la limite des périmètres compacts d'urbanisation seront impérativement respectés.**

Les surfaces en densification indiquées comprennent les sites avec un potentiel ou besoin particulier de transformation et densification par rapport à la dynamique urbaine et à l'accessibilité. Il peut y avoir un transfert de croissance entre les surfaces en densification indiquées et les surfaces à croissance stable, pour lesquelles un taux de densification moyen minimal de 10% par rapport au tissu bâti existant a été assumé.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Dans la séance de conciliation on a entendu autre chose en ce qui concerne l'indice. On nous a dit que le projet en train d'être élaboré dépassera même 1,2. Et puis pour le reste c'est un peu flou. On n'a pas vraiment compris ce que cet amendement voulait dire : que veut dire « localement » ? Il y a déjà pas mal de contraintes : la distance par rapport au chemin de fer, 2 routes et puis encore cette zone ISOS. Il ne reste au milieu qu'une île qui fait le 100% de la zone orange. Mais qu'est-ce que vous voulez encore modifier à cet endroit là ? On n'a vraiment pas compris s'il fallait encore des modifications. Nous ne comprenons pas et ne pouvons nous rallier à cette modification. La CAME propose de rejeter l'amendement de M. Küttel.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité maintient sa position initiale. Il y a manifestement un manque de clarté dans la proposition qui est faite. La Comité propose comme la CAME de rejeter cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement

**M. Dimitri Küttel.** La délégation de Villars-sur-Glâne vient de décider de retirer son amendement puisque toute la parcelle a été mise en zone.

**Le Président.** Je n'ai plus de divergence sur cet amendement. C'est donc la version initiale du Comité qui figurera au PA2.

#### **\*\* Amendement des membres du Conseil d'agglomération de Düdingen**

**M. Markus Bapst.** Vous constatez que le texte encadré en bleu se réfère à la figure 23. Or cette figure 23 n'est pas encadrée, il y a déjà une incohérence en soi. Ensuite je relèverai aussi qu'on parle d'un horizon 2030 avec des surfaces déterminées. Dans le texte même on dit, 2<sup>e</sup> paragraphe, : « valeur de plan directeur régional » donc ce qu'on a sous les yeux et qu'on devrait accepter, « dans le canton de Fribourg, une révision peut ainsi intervenir à tout moment. ». On se posait des questions : d'abord, est-ce qu'on est encore en synchronisation avec le plan directeur des communes, car celles-ci n'ont pas un horizon 2030 dans leur révision, en tout cas pas la nôtre. Ensuite il y a une incohérence en soi entre les deux choses puisqu'on parle d'un horizon lointain et qu'on donne de toute façon la possibilité de révision et de modification dans ce contexte. On vous propose donc d'enlever le cadre bleu du texte liant.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME ne comprend pas les craintes de la Commune de Düdingen. Le périmètre global prévu pour 2030 peut en tout temps être modifié. Eine Abänderung ist jederzeit möglich. Der Zeithorizont 2030 entspricht dem Horizont, der für ein Agglomerationsprojekt verlangt wird. Wir haben auf Seite 42 aber auch festgelegt, dass bestimmte Kriterien und Veränderungen innerhalb des Planes, zum Beispiel der Ortsplanung oder der Agglomerationsplanung, verlangt werden können.

Il est bien mentionné qu'une révision peut intervenir à tout moment. Cet horizon 2030 est plutôt donné par le projet d'agglomération qui doit suivre jusqu'à cet horizon. C'est la page 43. Nous avons bien fixé maintenant les modalités pour les révisions. Donc la CAME rejette l'amendement et souhaite garder le cadre liant.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité a réexaminé cette proposition d'amendement et il est vrai qu'il y a une contradiction dans le document dans la mesure où il n'est pas très logique que la carte ne soit pas liante alors que le texte qui est dessous et qui explicite cette carte le serait. Donc le Comité, après réflexion, a décidé de se rallier à la proposition de M. Bapst et propose l'acceptation de cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Marc-Antoine Messer.** Effectivement je rejoins aussi l'interprétation du Comité sur le fait que soit les deux, - le texte et la carte – doivent être encadrés, soit ils ne doivent pas l'être. Ma proposition est de mettre aussi en partie liante la carte de la page 69.

**Mme Christa Mutter.** Ich will keinen Antrag stellen, sondern in Zusammenhang mit dem Antrag von Düdingen nur ergänzen, da es nämlich stimmt, dass hier ein Widerspruch besteht, was die Verbindlichkeit anbelangt. Was den Zeithorizont 2030 betrifft, so ist ja eigentlich auch Düdingen daran gehalten, die Waldzonenplanung für eine Dauer von fünfzehn Jahren vorzusehen, so wie es im Raumplanungsgesetz des Bundes steht, d. h. der Zeitraum der Planung entspricht in etwa jenem, der jede Gemeinde sowieso einhalten muss, ob dies nun im Jahre 2017, 2020 oder 2030 ist, spielt hier in diesem Rahmen keine entscheidende Rolle und ich finde es wichtig, dass die Begrenzung der Waldzonen gesetzlich festgelegt ist, weshalb ich den Antrag von Marc-Antoine Messer unterstütze.

**Le Président.** La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. Je rappelle que la CAME rejette l'amendement. Le Comité se rallie à la position de M. Markus Bapst. M. Messer rejette l'amendement mais demande que la carte de la page 69 soit liante.

#### **Avis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Par rapport à la contradiction évoquée par le Comité : puisqu'on a voté maintenant des conditions strictes pour des extensions, des modifications (page 43) ce serait difficile d'enlever ce cadre liant. Je ne peux pas vraiment bien comprendre l'argumentation du Comité sur ce point. Il y a des surfaces d'extension et de densification modifiables, mais uniquement selon les strictes conditions précisées et ceci est à maintenir. L'avis du Comité m'est incompréhensible. En séance, la CAME n'a pas reconnu de caractère liant à cette carte. Je maintiens cet avis.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Effectivement je crois que tout le monde se rend compte de la contradiction dans le document actuel. Si le Comité se rallie à la proposition faite par M. Bapst c'est notamment en raison du fait que la carte de la page 69 est à l'horizon 2030. Il apparaît quasiment impossible de faire quelque chose de liant dans ce domaine là pour un horizon aussi lointain. C'est pour cela que le Comité approuve la position de Guin. Il vous propose de vous y rallier.

#### **Votes**

**Le Président.** J'ai 3 propositions différentes. Tout d'abord la proposition de la commune de Guin de supprimer le cadre liant, soutenu par le Comité d'agglomération. Celle de la CAME qui rejette la suppression de cette partie liante et finalement la proposition de M. Messer de conserver la partie liante de ce cadre et d'y ajouter encore à la page 69 un cadre liant au niveau de la carte. Je vous propose de voter en 2 temps. Tout d'abord je propose d'opposer ce qui est liant, c'est-à-dire la position de la CAME de maintenir le cadre liant et la position de M. Messer d'ajouter un cadre liant à la carte page 69. Je propose de commencer par ce vote. Celles et ceux qui acceptent de maintenir



selon la proposition de la CAME le cadre liant votent vert ; celles-et ceux qui soutiennent en plus la carte en tant que partie liante votent rouge (avis de M. Messer).

Vous avez accepté la version de la CAME c'est-à-dire de rejeter l'amendement, donc de maintenir le cadre liant mais de ne pas attribuer de cadre liant à la carte de la page 69. C'est par 20 voix contre 17 que vous avez rejeté l'amendement.

Je vais procéder à un 2<sup>e</sup> vote. Il y a toujours divergence entre la position de la CAME et le Comité. Le Comité s'est rallié à l'amendement de Guin. Je procède au vote. Celles et ceux qui acceptent la position de la CAME lèvent le carton vert ; celles et ceux qui soutiennent l'amendement de Guin auquel s'est rallié le Comité lèvent le carton rouge. Vous avez accepté à une très grande majorité l'amendement de la commune de Guin soutenu par le Comité. Il figurera dans le PA2.

**\*Fascicule A, texte liant, p.73 / Heft A, verbindlicher Text, S. 73**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité que vous acceptez et qui figurera dans le PA2.

**\*Fascicule A, texte liant, p.77 / Heft A, verbindlicher Text, S. 77**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez validé la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, carte liante, p.77 / Heft A, verbindliche Karte, S. 77**

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez validé la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, pp.78-79 / Heft A, verbindlicher Text, S. 78-79**

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez validé la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, pp.79-80 / Heft A, verbindlicher Text, S. 79-80**

Ainsi, les processus pour résoudre les conflits entre urbanisation (zones déjà bâties, inscrites à la planification en vigueur ou en révision) et paysage/nature doivent être mis en œuvre avec priorité. Ceci permettra d'éviter une péjoration de la situation ou de réorienter au mieux un développement futur. Les zones concernées sont les zones de conflit entre urbanisation et paysage (voir chapitre 4.1.1).

- Le parc périurbain fluvial de la Sarine, les parcs urbains et parc culturels sont normalement garantis par des limites dures. Il existe, cependant, dans les vallées fluviales de la Sarine et de la Gérine, une superposition avec des urbanisations. L'exigence y est d'organiser la coexistence entre urbanisation et entité paysagère comme parc habité / bâti installé au sein d'une entité paysagère. La même exigence concerne les urbanisations assises sur les collines dans l'agglomération compacte qui en réduisent l'intégrité.
- Le site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny est un cas particulier. Un développement urbain du site doit garantir la pénétrante paysagère entre Givisiez et Moncor jusqu'à l'Hôpital cantonal. Ceci doit faire partie de la boîte à outils définie pour le développement de ce site.
- Des conflits supplémentaires locaux existent entre urbanisations existantes et nouvelles, et réseaux faunistiques, ainsi que dans des zones bâties à forte valeur écologique (à Matran, Givisiez, plateau de Pérolles, Düdingen Birch). Ils sont à résoudre au cas par cas dans le cadre de projets d'urbanisation ou de transformation urbaine pour ces sites, avec une prise en compte particulière des enjeux paysagers. Dans le cas d'urgences, des interventions paysagères et environnementales indépendantes doivent être prévues.

**\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME demande juste de supprimer la première partie de la phrase de la puce un.

Ainsi, les processus pour résoudre les conflits entre urbanisation (zones déjà bâties, inscrites à la planification en vigueur ou en révision) et paysage/nature doivent être mis en œuvre avec priorité. Ceci permettra d'éviter une péjoration de la situation ou de réorienter au mieux un développement futur. Les zones concernées sont les zones de conflit entre urbanisation et paysage (voir chapitre 4.1.1).

- **Le parc périurbain fluvial de la Sarine**, les parcs urbains et parc culturels sont normalement garantis par des limites dures. Il existe, cependant, dans les vallées fluviales de la Sarine et de la Gérine, une superposition avec des urbanisations. L'exigence y est d'organiser la coexistence entre urbanisation et entité paysagère comme parc habité / bâti installé au sein d'une entité paysagère. La même exigence concerne les urbanisations assises sur les collines dans l'agglomération compacte qui en réduisent l'intégrité.
- Le site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny est un cas particulier. Un développement urbain du site doit garantir la pénétrante paysagère entre Givisiez et Moncor jusqu'à l'Hôpital cantonal. Ceci doit faire partie de la boîte à outils définie pour le développement de ce site.
- Des conflits supplémentaires locaux existent entre urbanisations existantes et nouvelles, et réseaux faunistiques, ainsi que dans des zones bâties à forte valeur écologique (à Matran, Givisiez, plateau de Pérolles, Düdingen Birch). Ils sont à résoudre au cas par cas dans le cadre de projets d'urbanisation ou de transformation urbaine pour ces sites, avec une prise en compte particulière des enjeux paysagers. Dans le cas d'urgences, des interventions paysagères et environnementales indépendantes doivent être prévues.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité se rallie à la position de la CAME et recommande d'accepter l'amendement de la commission.

#### **Décision**

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez donc accepté l'amendement de la CAME qui figurera dans le PA2.

La CAME a déposé un amendement pour un texte non liant et nous ne devrions donc pas le traiter. L'amendement suivant de M. Rainer Weibel allant plus ou moins dans le même sens propose un nouveau texte liant. Nous faisons donc une exception et allons traiter l'amendement de la CAME.

#### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Je ne crois pas que cela aille dans le même sens. La CAME a trouvé que le tableau en page 83 n'était pas clair. C'est un tableau qui mentionne les déplacements internes modélisés. Dans le fascicule « Eléments d'appréciation pour la Confédération » il y a toute une série de statistiques, de tableaux dont notamment aussi les déplacements entrants/sortants modélisés. Cela est tout autre chose. Ce qui figure ici est interne aux communes ; la deuxième figure concerne les pendulaires. C'est tout à fait autre chose.

**Le Président.** Ces tableaux existent à la page 342 du fascicule D.

**M. Christoph Allenspach.** La CAME propose de compléter le tableau concernant la répartition modale en page 83 du fascicule A avec les tableaux de la page 342 du fascicule D. Je relève à la page 342 une erreur de légende. Il s'agit des chiffres en 2030, d'abord avec projet d'agglomération, puis sans projet d'agglomération.

Déplacement internes 2030

Déplacements internes modélisés					Déplacements internes modélisés						
Déplacements 2030 par mode et motif					Déplacements 2030 par mode et motif						
Motif	Mode			Avec projet	Total	Motif	Mode			Sans projet	Total
	MD	TP	TIM				MD	TP	TIM		
Travail	36'615	21'779	62'083	120'476	Travail	33'434	16'022	70'974	120'430		
Etude	30'227	21'178	7'871	59'276	Etude	28'541	21'733	9'020	59'293		
Achat	40'278	13'813	33'507	87'598	Achat	37'592	11'922	38'084	87'598		
Loisir	58'617	14'935	40'337	113'888	Loisir	55'646	11'843	46'399	113'888		
<b>Total</b>	<b>165'737</b>	<b>71'704</b>	<b>143'797</b>	<b>381'239</b>	<b>Total</b>	<b>155'213</b>	<b>61'520</b>	<b>164'477</b>	<b>381'210</b>		

Déplacements internes modélisés				
Scénario	Mode			Total
	MD	TP	TIM	
2010 – Référence	39.8%	16.5%	43.7%	100.0%
2030 - Sans Projet	40.7%	16.1%	43.1%	100.0%
2030 - Avec projet	43.5%	18.8%	37.7%	100.0%

Tableau 1 : Evolution des déplacements internes 2030 "avec" PA, « sans » PA et en %

#### Position du Comité.

**M. Jean Bourgknecht.** Nous nous trouvons ici dans une partie non liante. Ces tableaux étant aussi dans un autre document à l'intention de la Confédération, le Comité peut soutenir la proposition de la CAME et s'y rallier.

**Le Président.** Je proposais de donner la parole à M. Rainer Weibel pour son amendement, car le bureau avait prévu de les opposer.

#### \*\* Amendement de M. Rainer Weibel (4.2.2 A Fourchette d'investissement, p.84)

**M. Rainer Weibel.** Je propose d'introduire un nouveau chapitre qui mentionne les fourchettes d'investissement. Je pense que peu ont fait une analyse des investissements transmis à l'ARE.

Si on analyse les investissements prévus, chiffrés dans les différents degrés de maturité on doit constater que pour le transport public on investit seulement 12,6 %, pour la MD 12 %, pour le TIM 48 % et pour des mesures combinées 25%. On investit la plus grande partie de l'argent dans la voiture. et c'est ce que je voudrais éviter. Je suis étonné de l'absence de cette analyse dans ce rapport. Pour cette raison je vous propose de fixer une fourchette minimum et maximum pour l'investissement, ceci dans le sens de cette proposition :

Introduire un nouveau chapitre Nr. 4.2.2 A, entre les chapitres 4.2.2 Répartition modale (p. 83s) et 4.2.3 Transports publics (p. 84ss) :

Pour atteindre une répartition modale plus élevée en faveur du TP et de la MD jusqu'en 2030, au sens des objectifs retenus dans le chapitre 4.2.2, le budget d'investissement sera révisé au cours de l'affinement et de la mise en œuvre du PA2 et respectera la fourchette d'investissement suivante pour la totalité des investissements entre 2012 et 2030 et pour chacune des phases A, B et C :

	Minimum	Maximum
TP Transports publics :	16%	22%
MD Mobilité douce :	14%	18%
TMI Transport mobilité individuelle :	35%	40%
MMI Mesures de modalité intégrée :	25%	30%
Total	90%	110%

### **Position de la CAME**

**M Christoph Allenspach.** Tout d'abord l'amendement de M. Weibel concerne un tout autre sujet. Il ne faut pas opposer ces 2 propositions. Ici c'est liant. Il s'agit d'investissements, pas de chiffres. Sur le fond, la CAME est de l'avis que M. Weibel n'a pas vraiment étudié sa proposition jusqu'au bout. La proposition des pourcentages de financement pour chaque mode de transport n'est pas judicieuse. Il faut tenir compte que certains objets TIM (gare de Givisiez, pont de la Poya) peuvent ne pas être financés par l'Agglomération. Que la gare de Givisiez soit financée ou non, au travers du PA2, peut modifier considérablement les pourcentages dévolus au TIM (1/-20millions), sans rien changer à l'effort effectué en faveur des TP. Ici c'est donc absolument arbitraire de mettre de tels pourcentages. Par conséquent, la CAME recommande de rejeter cet amendement déposé par M. Weibel.

**Le Président.** Je constate que M. Allenspach estime qu'il ne faut pas opposer les 2 amendements. J'aimerais aussi l'avis du Comité sur ce point.

### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Les amendements sont effectivement différents. Ici la démarche des pourcentages sur les montants investis reste certes intéressante mais n'est pas réaliste du fait notamment que l'amendement inclue des mesures C dont le chiffrage n'est pas connu et précis. De plus pour les mêmes arguments évoqués par la CAME nous ne pouvons pas inclure ces projets qui ne sont pas financés par l'agglomération. Donc pour ces mêmes arguments le Comité propose de rejeter cet amendement.

**Le Président.** Je constate qu'il n'y a pas de divergence dans le sens que vous estimez que ce sont 2 amendements différents contrairement à l'avis du bureau. Je prends donc maintenant l'amendement de la CAME et vais ouvrir la discussion.

**M. Jean-Pierre Gauch.** J'aimerais quand même préciser à M. Piller qui dit que la prise en compte des montants de la liste C ne sont pas chiffrés ; on a pris des montants sur la liste A qui ne sont pas chiffrés, donc c'est équilibré. Donc on a des montants dans la liste A qui sont estimés, dans la liste B aussi. Je pense que l'argument n'est pas très bon.

**M. Markus Bapst.** C'est très intéressant, tout à coup on commence à discuter sur une proposition de finances. C'est la première fois ce soir qu'on fait ça. Les conséquences de cet amendement ne sont absolument pas claires et pour moi c'est impossible de voter de ce fait en faveur de cet amendement. J'ai d'ailleurs des doutes dans le sens où tout le PA2 est quand même orienté en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Il y a des objets qui étaient quantifiés là-dessus et maintenant on veut, par une contrainte supplémentaire, encore une fois couper le financement aux routes. D'ailleurs je constate que dans les A et B il n'y a pas de mesures en faveur du TIM, à l'exception du pont de la Poya. C'est à mon sens illusoire de vouloir travailler ainsi et les conséquences financières ne sont pas du tout claires. Donc je vous invite à rejeter cet amendement.

**Mme Christa Mutter.** Je trouve un peu léger que la CAME et le Comité veuillent refuser cet amendement. Vous avez reçu les calculs pour tous les projets donc pour les membres de la CAME et du Comité les conséquences financières sont très claires. Le projet actuel, si on inclut tous les projets routiers, donne une majorité de financement aux projets routiers. Dans les fourchettes qui sont données ici c'est atténué légèrement. Je pense que vous êtes aussi d'accord avec nous que la mobilité douce pourrait obtenir 15% du financement total des projets vue la faible importance qu'elle a aujourd'hui. Je pense aussi que vous êtes d'accord qu'un cinquième du financement aille aux TP; vu le retard qu'on a, ce n'est pas trop. Donc ces fourchettes sont vraiment un compromis assez bas. Il y a encore sur les 566 millions que nous propose le PA2 au total jusqu'à 40 % pour le TIM. C'est tout de même une tranche de gâteau que j'ai encore personnellement du mal à avaler. Et cette fourchette donne une petite modération en face des autres modes de transport. Je vous invite donc à accepter cet amendement. Je comprends aussi que pour les conseillers qui n'ont pas reçu ces amendements en détail, et je le déplore, il est difficile de décider. Quand on a fait ces amendements on pensait quand même qu'ils seraient diffusés à l'ensemble des personnes qui doivent décider aujourd'hui. Je reconnais que les conditions de décision sont difficiles, mais je vous assure que les calculs ont été faits et qu'ils sont corrects.

## Avis de la CAME

**M. Christoph Allenspach.** Dans les catégories A,B et C parmi investissements qui sont connus, il y a quand même certains montants qui ne sont pas liés aux investissements de l'agglomération. C'est très difficile à chiffrer. Ce qui intéresse ici ce sont vraiment les investissements de l'agglomération et là il faut bien voir que ce ne sera très certainement pas 40% pour le TIM. Tout le monde est certainement d'accord pour dire qu'il y faut développer les investissements en transport public et pour la mobilité douce. Ce qu'on refuse tout simplement c'est d'inscrire des chiffres précis dans un cadre liant parce que finalement cela ne sert vraiment à rien. Donc je répète la position de la CAME et vous invite à rejeter cet amendement.

## Position du Comité

**M. Benoît Piller.** Je rejoins encore une fois la CAME. J'aimerais juste prendre un exemple concret à propos d'une mesure, la gare TPF de Givisiez que nous avons mise dans les mesures à faire financer par le projet d'agglomération. Si celle-ci est sortie par la Confédération parce qu'il est décidé que le subventionnement se fera d'une autre façon, ce qui ne change rien au pourcentage d'agglomération – mais change dans le total des mesures, tout le tableau s'écroule. A ce moment là nous sommes liés par des chiffres et des pourcentages au moment même où 20 millions sont déplacés dans les calculs. D'autre part, pour répondre à M. Gauch concernant les mesures en C, je vous rappelle que le calcul du financement en A et B a été fait. Vous avez eu le 21 décembre l'explication sur tous ces chiffres. Par contre pour les mesures en C, il n'a pas été fait de chiffrage précis car cela concerne des objets au-delà de 2023. Je propose donc de rejeter au nom du Comité cet amendement.

## Décision / Vote

**Le Président.** Je vais passer au vote concernant l'amendement de M. R.Weibel. Je constate qu'il y a divergence entre le Comité et la CAME et l'amendement de M. R.Weibel. Celles et ceux qui soutiennent l'amendement de M. Weibel lèvent le carton rouge ; celles et ceux qui soutiennent la position du Comité et de la CAME lèvent le carton vert. La grande majorité se prononce pour le rejet de l'amendement de M. R.Weibel.

## \*Fascicule A, texte liant, pp. 84-85 / Heft A, verbindlicher Text, S. 84-85

**\*\* Amendement déposé par Mmes Poupon Marie-Angèle/ Christa Mutter/Madeleine Genoud-Page et MM Nobs Pierre-Olivier / Odermatt Pius // Rainer Weibel/ Jean-Marc Boéchat/ Jérôme Hayoz/ Jean-Pierre Gauch/Cyril Berton**

Le développement urbain doit être soutenu par une mobilité durable structurée par les transports publics. Il est reconnu un rôle structurant aux transports publics dans l'organisation urbaine : disposition des quartiers dans le territoire et rapport aux centralités, affectations et densités, structure des quartiers. Dans l'Agglomération de Fribourg, ce rôle est tenu par le réseau ferroviaire et par le réseau des axes TP structurants urbains.

L'**objectif principal** est donc de faire du réseau ferroviaire l'ossature du système de transport régional et d'agglomération, de structurer l'urbanisation de l'agglomération par le développement du réseau des axes structurants, ainsi que de permettre une évolution des comportements de déplacement par une couverture complète et efficace du territoire par la desserte TP.

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- Coordonner les futurs développements urbains avec les transports publics. Favoriser un développement urbain compact orienté vers les transports publics et développer des quartiers de ville dense autour des transports publics structurants : gares et haltes du réseau ferroviaire et axes forts TP structurants
- Améliorer l'offre en transports publics régionaux, notamment en poursuivant le développement du réseau RER (nouvelles gares, augmentation de l'offre, éventuellement nouvelles lignes(1) etc.) et en valorisant les interfaces des gares et haltes ferroviaires
- Offrir par un réseau de transports publics structurants une desserte efficace et attractive des secteurs urbains denses, actuels et futurs, pour une demande de tout motif (travail, formation, achats et loisirs)
- Développer un réseau d'axes forts TP structurants urbains permettant la desserte des principaux sites

stratégiques et centralités d'agglomération

- Développer et favoriser une complémentarité efficace entre transports publics et mobilité douce permettant d'étendre la surface d'influence du réseau de transports publics structurants
- Développer et améliorer l'intégration des différents réseaux et systèmes de transports publics pour faciliter les déplacements TP et pour permettre des économies de moyens (profiter des synergies), notamment en favorisant le rabattement des bus régionaux et suburbains vers les offres de transports publics de niveau hiérarchique supérieur
- Assurer une couverture de tout le territoire par les transports publics visant à structurer l'ensemble des quartiers et à favoriser l'utilisation des transports publics

Améliorer la visibilité, la lisibilité et l'accessibilité du réseau TP

- étudie le prolongement ferroviaire de la Gare de Fribourg à Marly Corbaroche (2)
- intègre le principe d'une liaison TP Gare-Schönberg par l'itinéraire Poya (3)
- intègre une meilleure connexion TP de Bourguillon (4)

**M. Pierre-Olivier Nobs.** C'est un amendement qui propose quelques améliorations dans les objectifs particuliers des TP.

(1) Je propose d'ajouter « éventuellement nouvelles lignes » car ce n'est pas impensable d'avoir un jour à la place d'un Y, un X qui aille jusqu'à Marly. L'idée est de dire qu'il faut éventuellement se donner les moyens de réfléchir à de nouvelles lignes.

(2) C'est un amendement complémentaire avec l'amendement de la CAME de la page 24 qui proposait d'améliorer l'axe de vie publique jusqu'à Marly, complémentaire aussi à l'amendement de M. Boéchat à la page 57 qui parlait de réduction du TIM sur le plateau de Pérolles. C'est une étude dont l'idée pourrait être un chemin de fer hybride qui peut fonctionner sur un réseau standardisé et en circuit urbain.

(3) Je propose au point deux d'intégrer un principe, j'insiste sur le mot **principe** d'une liaison TP qui irait de la Gare au Schönberg par l'itinéraire du Pont de la Poya. Je propose d'ajouter cela parce que nous sommes en train de construire, et c'est le canton qui le fait, un carrefour en dénivelé à Granges-Paccot, la Galerie Poya et le Pont de la Poya. Ce serait dommage qu'on arrive trop tard et qu'on nous dise qu'on ne peut pas faire passer de bus là-dessous. C'est le dernier moment pour réagir. J'ai eu des contacts précis avec l'ingénieur cantonal notamment par rapport à une électrification potentielle de ce tronçon et c'est loin d'être gagné, c'est pourquoi je vous propose d'intégrer ce principe pour simplement se garder des portes ouvertes.

(4) Intégrer une meilleure connexion pour Bourguillon parce que le quartier de Bourguillon sera totalement enclavé avec le projet Poya qui prévoit à terme la fermeture du pont de Zähringen.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME rejette cet amendement pour les raisons suivantes. Il n'est pas souhaitable de proposer des éléments spatialisés pour le réseau de bus car celui-ci est actuellement encore à l'étude. Le réseau de bus donne déjà une cadence et c'est déjà mentionné à plusieurs reprises dans les textes. Il n'est pas opportun d'énumérer ici encore tout un nombre d'études, on pourrait en rajouter d'autres, par exemple le prolongation de la ligne du Schönberg vers Düringen qui a été demandée par motion par les délégués de Düringen, etc.. Alors on pourrait en ajouter d'autres comme celle demandée par motion par les délégués de Düringen. Nous proposons d'en rester là. La CAME est de l'avis qu'il faut continuer à faire des études sur le réseau ferroviaire, le réseau des TP, etc. mais mentionner ici 2 ou 3 études ponctuellement, on pourrait même en faire une douzaine n'est pas judicieux de l'avis de la commission. La CAME vous invite à rejeter l'amendement.

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Pour les raisons évoquées par la CAME, le Comité propose de rejeter cet amendement.

#### **Vote**

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Nous sommes donc devant une divergence entre la proposition des conseillers d'agglomération de la ville de Fribourg et la proposition de la CAME à laquelle se rallie le Comité.

Je procède au vote. Celles et ceux qui soutiennent l'amendement de la Ville de Fribourg lèvent le carton rouge ; celles et ceux qui soutiennent la version du Comité et de la CAME lèvent le carton vert. A la très grande majorité vous avez accepté de maintenir la version initiale du Comité et vous rejetez donc cet amendement.

**Le Président.** M. Romanens demande la parole.

**M. Eric Romanens.** Vous voyez que l'heure avance. Nous arrivons à des points délicats et qui impliqueront que nous discutons longuement. Je demande une interruption de séance pour que le bureau puisse se prononcer afin de reporter éventuellement la fin de cette séance.

Interruption de séance pour délibération du Bureau.

**Le Président.** Le bureau, à la majorité, propose de continuer. J'ouvre la discussion sur cette proposition.

**M. Christoph Allenspach.** Il y a des délais imposés par la Confédération et la Canton. Je propose, au nom de la CAME, de continuer.

#### **Avis du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Le Comité propose de continuer.

**Le Président.** Visiblement au niveau de la salle personne ne s'oppose à ce qu'on continue. Voulez-vous voter ?

**Mme Eleonora Schneuwly-Aschwanden.** Est-ce qu'on veut traiter aujourd'hui tous les amendements ?

**Le Président.** Oui

**Mme Eleonora Schneuwly-Aschwanden.** La concentration des Conseillers va quand même souffrir.

**Le Président.** On a des impératifs de date, je suis désolé.

**Mme Eleonora Schneuwly-Aschwanden.** On ne pourrait pas juste terminer la première partie, le Fascicule A et faire le reste un autre jour ? Ce serait ma proposition.

**Le Président.** Quand on a fini ce fascicule on est pratiquement à la fin des parties liantes. Je propose de voter sur la poursuite ou non de la séance ce soir.

#### **Vote**

A la très grande majorité vous avez accepté de poursuivre les débats.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 85 / Heft A, verbindlicher Text, S. 85**

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. La version initiale est acceptée.

#### **\*Fascicule A, carte liante, p. 87 / Heft A, verbindliche Karte, S. 87**

##### **\*\* Amendement de Mme Christa Mutter**

**Mme Christa Mutter.** Dans ce schéma de la figure 26 le réseau principal est bien défini. C'est une planification assez concrète de prolongation de lignes qui a été étudiée. Par contre toutes les autres propositions concernant le réseau secondaire, les nouvelles lignes, les propositions que vous venez de refuser d'intégrer dans la partie liante parce qu'il faut d'abord les étudier, ont un degré de maturité qui s'approche plus du brainstorming que de quelque chose à mettre dans une figure liante. Donc je vous propose simplement de compléter la légende par la phrase suivante : Schéma de la structure du réseau TP urbain, « **Les axes "bus principal structurant" (en rouge) sont définis de façon liante, le réseau secondaire à planifier est indiqué de façon illustrative .»**

##### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Il s'agit ici d'un schéma des grandes lignes qui ne donnent pas toutes les précisions. Mais ce schéma est correct, les études n'étant pas terminées jusque dans les détails. Nous

ne pouvons pas supprimer les lignes qui sont certes schématiques ici. Il faut juste les définir plus précisément par la suite. La CAME refuse donc cet amendement.

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Pour les mêmes raisons, le Comité recommande de rejeter cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion.

**M. Marc-Antoine Messer.** Je soutiens volontiers cet amendement en tant que Conseiller d'agglomération et Conseiller communal d'Avry, responsable de la mobilité. Dans le cadre de la consultation, ma commune a aussi pris position contre ce schéma, illustrant un principe, qui, pour nos communes périphériques est inacceptable quand bien même c'est effectivement un schéma, il ne faut pas l'oublier. Il introduit effectivement la possibilité d'avoir une desserte par bus pour nos communes, en tout cas de l'ouest périphérique de l'agglomération, qui n'est plus directement reliée au centre de Fribourg et qui induirait pour notre petit périmètre d'agglomération des ruptures de charges obligatoires pour les personnes voulant se rendre en bus au centre de l'agglomération. Soit nous avons des bus, soit des trains qui vont effectivement jusqu'au centre ville. Il ne nous sert à rien d'avoir des bus qui se rabattent sur des gares qui ne sont pas la gare de Fribourg. Pour cette raison je soutiens aussi l'amendement de Mme Mutter.

**Mme Christa Mutter.** Je veux dire à la CAME que le Comité refuse de comprendre que quelque chose qui doit être approfondie fortement ne peut pas être dans une figure liante. Comme l'importance de cette figure sera relativisée par la Confédération, je retire toutefois mon amendement.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Au sujet de ce schéma je constate qu'il est assez judicieux d'avoir des transferts de charges pour autant que les gares interfaces soient bien accessibles et permettent un transfert rapide, également pour les personnes à mobilité réduite. Il est clair qu'ensuite la liaison ferroviaire depuis une commune comme Avry avec le Centre va durer 3 minutes. Par contre en bus avec un réseau en étoiles on va faire du 40 minutes. Je pense que l'idée et la stratégie sont bonnes et je vous recommande de garder cette figure telle qu'elle est.

**Le Président.** J'ai entendu que Mme Mutter avait retiré son amendement. Donc il n'y a plus de raison de voter. C'est la version initiale du Comité est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, pp. 87-88/ Heft A, verbindlicher Text, S. 87-88**

#### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** C'est juste une petite retouche : on trace « ligne de bus » et on remplace par TP.

Pour la **zone urbaine compacte**, l'ossature du réseau est donnée par les **axes forts de transports publics** qui sont **structurants pour l'urbanisation et les espaces publics**. Il s'agit des ~~lignes de bus~~ **TP** correspondant aux trois axes de l'agglomération compacte, tel qu'indiqué sur le schéma de la structure du réseau TP urbain :

L'**axe de la "vie publique"** (Portes-de-Fribourg - Marly) : il structure et dessert les sites stratégiques d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg et Gare de Fribourg - Pérolles - Cardinal, ainsi que le quartier de la Vieille Ville et la commune de Marly. Il dessert également de nombreux établissements de formation (Université, Ecole d'ingénieurs, Ecole normale, etc.) et équipements administratifs et culturels (Hôtel-de-Ville, Administration cantonale, Musée d'Art et d'Histoire, Patinoire, Forum Fribourg, etc.), d'où le nom d'axe de la "vie publique" ;

L'**axe "urbain majeur"** (Les Dailles - Schönberg) : il structure et dessert le site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix, les importants quartiers des Dailles et du Schönberg, ainsi que les quartiers de la gare et de la Vieille Ville. Il dessert ainsi tout au long de son parcours des quartiers avec de fortes concentrations humaines, mais également avec de nombreuses fonctions publiques (Hôpital cantonal) et administratives ;

L'**axe de la "dynamique future"** (Givisiez - gare de Fribourg) : il structure et dessert l'axe urbain de la route du Jura et le site stratégique d'agglomération de Givisiez, avec sa nouvelle centralité autour de la halte et la zone d'activités attenante.

En matière de structuration urbaine, la réalisation d'**axes forts TP structurants d'agglomération** permet de



**favoriser le développement de centralités** en tant que supports de vie publique et de qualité de vie. Les axes forts TP, ponctués de centralités, correspondent ainsi avec les points de focalisation des activités et des services locaux. Enfin, les activités tertiaires et commerciales ainsi que les services et équipements de rayonnement régional, sont à localiser principalement le long de ces même axes forts TP, plus particulièrement dans les centralités et aux arrêts importants (gare, halte, interface). C'est par conséquent autour de ces axes forts TP et de ses espaces publics que se développe la ville compacte.

### Position du Comité

**M. Benoît Pillier.** Le Comité accepte cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Cet amendement est accepté et sera donc inscrit dans le PA2

### \*Fascicule A, texte liant, p. 89 / Heft A, verbindlicher Text, S. 89

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. La version initiale est acceptée.

### \*Fascicule A, texte liant, pp. 101-102 / Heft A, verbindlicher Text, S. 101-102

Tableau 16

Principe	Réseau ferré	Réseau TP bus régional	Réseau TP urbain
<p><b>4 trains par heure</b> et par sens au sein de l'agglomération</p> <p>Le rôle structurant de l'ossature ferroviaire pour les déplacements au sein de l'agglomération pourra déployer pleinement ses effets avec 4 trains par heures sur chacune des branches du réseau d'agglomération (facilite le rabattement des autres lignes TP, souplesse d'utilisation pour l'utilisateur, etc.)</p>	✓		
<p><b>Lignes interrégionales jusqu'à Fribourg Gare</b></p> <p>Les longues lignes interrégionales doivent arriver au cœur de l'agglomération à la gare de Fribourg. Un rabattement en périphérie n'est pas envisageable sur ce type de liaison. Ces lignes interrégionales peuvent, à leur échelle, également être des axes structurants, avec le rabattement d'autres bus.</p>		✓	
<p><b>Lignes régionales locales rabattues sur les gares périphériques</b></p> <p>Les lignes locales régionales doivent être rabattues sur les gares en périphérie de l'agglomération. Le transbordement (bus-train et vice-versa) doit être aisé (aménagement) et rapide (temps de correspondances).</p>		✓	
<p><b>Couverture horaire minimale</b></p> <p>Des cadences de type urbain doivent être offertes dans le périmètre de l'agglomération. Tout au long de la journée, une fréquence minimale de 7.5' doit être assurée sur le réseau des lignes de bus urbaines principales (rouge), ainsi qu'une fréquence de 30' sur l'ensemble des lignes de bus du réseau TP urbains.</p> <p>En soirée et le weekend, une fréquence minimale de 15' doit également être assurée sur le réseau des lignes de bus urbaines principales.</p>			✓

<p><b>Correspondances aux interfaces TP principaux de l'agglomération</b></p> <p>Des correspondances optimales vers les réseaux de niveaux hiérarchiques supérieurs doivent être assurées, en particulier à l'interface de la gare principale de Fribourg (vers bus et trains régionaux et nationaux).</p> <p>Pour l'ensemble du réseau TP d'agglomération, les horaires doivent être construits de manière à diminuer au maximum l'impact d'une rupture de charge, en proposant des correspondances optimales.</p>	✓	✓	✓
<p><b>Limiter les coûts d'exploitation TP</b></p> <p>Les lignes de bus secondaires, suburbaines et régionales locales doivent assurer de la desserte fine, et rabattre rapidement les usagers sur les axes structurant, en particulier le réseau ferré. Les réseaux ferré et de bus doivent être complémentaires (éviter le parallélisme et la concurrence).</p>	✓	✓	✓

**\*\* Amendement de Mme Christa Mutter et M. Rainer Weibel**

**Mme Christa Mutter.** C'est un amendement tout simple. La figure 16 dessine de façon liante les principes d'exploitation. Le tableau 16 concerne les principes qui régissent l'exploitation des TP. Après vous avez le tableau 17 qui donne des principes encore plus fondamentaux comme la fréquence alternée, l'optimisation des emplacements, l'augmentation de la vitesse commerciale, la possibilité de choisir des itinéraires directs. Je demande simplement que ces principes de valorisation de système aient la même importance que ce tableau 16 et que tout le tableau 17 passe aussi en partie liante sans y modifier quoi que ce soit.

**Avis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Oui, le concept d'agglomération prévoit de toute manière des cadences 30, 15 et 7,5 minutes.

**Le Président.** Je m'excuse on est à l'amendement Numéro 42 de Mme Christa Mutter.

**Mme Christa Mutter.** Monsieur le Président, malheureusement les conseillers d'agglomération n'ont pas de numérotation des amendements. Nous on ne peut pas savoir dans quel ordre vous les traitez.

**Le Président.** Je n'ai pas d'autre amendement

**M. Christoph Allenspach.** Il s'agit des cadences si j'ai bien compris.

**Mme Christa Mutter.** Alors je présente dans ces circonstances l'autre amendement.

**Le Président.** Mais je n'ai pas d'amendement pour le tableau 16.

**Mme Christa Mutter.** Alors je présente l'amendement qui est affiché au beamer, derrière M. le Président. Aujourd'hui nous avons des cadences qui sont insuffisantes sur certains tronçons, spécialement les lignes principales. Il suffit de venir à Marly non pas à 18 heures mais à 16 heures. Nous sommes en face d'un projet qui propose de renforcer les TP. Je crois que sur ce principe tout le monde est d'accord. Mais actuellement dans le texte du tableau 16, page 102, aucun renforcement des cadences minimales n'est inclus. On ne peut pas vouloir développer ce projet d'agglomération sans faire un effort sur les cadences. Je propose donc de baisser la cadence minimale pour les lignes principales existantes de 7,5 à 5 minutes et pour les lignes secondaires de 15' à 10' et de laisser une certaine marge de manœuvre de 20' à 30' pour toutes les nouvelles lignes qui vont être introduites. Avec cela, c'est un clair renforcement des transports publics et ce sera un pas en avant. Ce dont nous avons besoin c'est davantage de bus et de bus plus rapides.

Principe	Réseau ferré	Réseau TP bus régional	Réseau TP urbain
<p><b>4 trains par heure</b> et par sens au sein de l'agglomération</p> <p>Le rôle structurant de l'ossature ferroviaire pour les déplacements au sein de l'agglomération pourra déployer pleinement ses effets avec 4 trains par heures sur chacune des branches du réseau d'agglomération (facilite le rabattement des autres lignes TP, souplesse d'utilisation pour l'usager, etc.)</p>	✓		
<p><b>Lignes interrégionales jusqu'à Fribourg Gare</b></p> <p>Les longues lignes interrégionales doivent arriver au cœur de l'agglomération à la gare de Fribourg. Un rabattement en périphérie n'est pas envisageable sur ce type de liaison. Ces lignes interrégionales peuvent, à leur échelle, également être des axes structurants, avec le rabattement d'autres bus.</p>		✓	
<p><b>Lignes régionales locales rabattues sur les gares périphériques</b></p> <p>Les lignes locales régionales doivent être rabattues sur les gares en périphérie de l'agglomération. Le transbordement (bus-train et vice-versa) doit être aisé (aménagement) et rapide (temps de correspondances).</p>		✓	
<p><b>Couverture horaire minimale</b></p> <p><b>Des cadences de type urbain doivent être offertes dans le périmètre de l'agglomération. Tout au long de la journée, une fréquence minimale de 7.5' doit être assurée sur le réseau des lignes de bus urbaines principales (rouge), ainsi qu'une fréquence de 30' sur l'ensemble des lignes de bus du réseau TP urbains.</b></p> <p><b>En soirée et le weekend, une fréquence minimale de 15' doit également être assurée sur le réseau des lignes de bus urbaines principales.</b></p> <p><b>Des cadences de type urbain doivent être offertes dans le périmètre de l'agglomération. La journée, une fréquence minimale de 5' doit être assurée sur les lignes de bus principales No 1, 2 et 5, de 10' sur les lignes No 3, 4 et 6, et de 20' à 30' sur les autres lignes de bus du réseau TP urbains (7 et futures lignes).</b></p> <p><b>En soirée et le dimanche, une fréquence minimale de 15' doit également être assurée sur le réseau des lignes de bus urbaines No 1 à 6 et de 30' sur les autres lignes.</b></p>			✓
<p><b>Correspondances aux interfaces TP principaux de l'agglomération</b></p> <p>Des correspondances optimales vers les réseaux de niveaux hiérarchiques supérieurs doivent être assurées, en particulier à l'interface de la gare principale de Fribourg (vers bus et trains régionaux et nationaux).</p> <p>Pour l'ensemble du réseau TP d'agglomération, les horaires doivent être construits de manière à diminuer au maximum l'impact d'une rupture de charge, en proposant des correspondances optimales.</p>	✓	✓	✓
<p><b>Limiter les coûts d'exploitation TP</b></p> <p>Les lignes de bus secondaires, suburbaines et régionales locales doivent assurer de la desserte fine, et rabattre rapidement les usagers sur les axes structurant, en particulier le réseau ferré. Les réseaux ferré et de bus doivent être complémentaires (éviter le parallélisme et la concurrence).</p>	✓	✓	✓

### **Avis de la CAME**

M. Christoph Allenspach. Le texte n'empêche pas de prévoir des cadences inférieures à 7,5 min. Mais c'est à étudier sur tout le réseau. La CAME ne trouve pas utile de mettre cela dans un texte liant et refuse cet amendement.

### **Avis du Comité**

**M. Benoît Piller.** Les fréquences minimales sont déjà données. C'est dangereux de lier une ligne à une fréquence, ces lignes n'étant pas définies sur le long terme. De plus, ne voir que la cadence d'une ligne ne permet pas d'appréhender que sur des tronçons communs à plusieurs lignes la cadence est beaucoup plus élevée. C'est le cas notamment de la desserte du Boulevard de Pérolles. Je rejoins aussi la CAME qui dit qu'il faut étudier le réseau dans son ensemble et non pas ligne par ligne. Nous proposons de rejeter l'amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Rainer Weibel.** J'aimerais brièvement défendre cet amendement pour une simple raison. La dernière fois ce sont les mêmes arguments qui ont été avancés dans le PA1 qui a coulé à Berne et c'est maintenant ce que je revis. Si on n'a pas un projet qui va de l'avant dans le sens durable des transports communs, clair avec idées fixes on va couler tout le projet.

**M. Jean-Pierre Gauch.** C'est vrai que pour les directives de l'ARE, l'une des principales choses est de favoriser les TP. Et en Ville de Fribourg on a un grave problème avec les transports publics. Par exemple pour la liaison Marly-Fribourg il faudrait avoir des sites propres. Augmenter ou diminuer la cadence des bus est très important ; c'est un signal fort qui nous obligera à prendre des mesures. Si on ne force pas, si on ne met pas le poids sur les cadences, rien ne nous obligera à faire un effort pour en augmenter la fréquentation des bus. Je rejoins M. Piller, c'est difficile de garantir une cadence. Mais on doit passer par là, sinon on n'aura rien qui obligera les gens à prendre le bus. On a vu que le TIM va augmenter ; si on accepte cette obligation de diminuer la cadence cela nous obligera à mettre en place des transports publics performants. Donc je recommande qu'on accepte cet amendement pour toutes les communes.

**M. Benoît Piller.** Je n'ai pas tout à fait dit ce que M. Gauch a dit. On est tout à fait favorable à l'augmentation des cadences. Mais on ne peut pas, dans un cadre liant, lier des lignes et des fréquences à ce stade. Il faut étudier le réseau dans son ensemble. Il faut donc rejeter l'amendement.

**Le Président.** Mme Mutter, est-ce que vous maintenez votre amendement ?

**Mme Christa Mutter.** Est-ce que je peux déposer un autre amendement allant dans le sens de M. Piller ?

**Le Président.** A mon avis non

**Mme Christa Mutter.** Donc je maintiens mon amendement

### **Décision / Vote**

**Le Président.** Nous procédons au vote. Celles et ceux qui soutiennent l'amendement de Mme Mutter lèvent le carton rouge ; celles et ceux qui soutiennent la version du Comité et de la CAME lèvent le carton vert. C'est la version du Comité et de la CAME obtient la grande majorité. C'est donc la version initiale qui restera dans le PA2.

### **\*Fascicule A, texte liant, pp. 102-103 / Heft A, verbindlicher Text, S. 102-103**

**Le Président.** Mme Mutter, je vous donne la parole.

### **\*\* Amendement de Mme Christa Mutter**

**Mme Christa Mutter.** J'ai dit que je maintenais également cet amendement pour la page 102-103, c'est-à-dire mettre le tableau dans un cadre liant. J'ai déjà donné mon argumentation avant. J'aimerais maintenant qu'on le traite.

**Le Président.** On va reprendre. On était au tableau 4.2.3 Transports publics, page 102-103. Je n'ai pas d'amendement formel.

**M. Christoph Allenspach.** Non, sur la page 102-103 il y a un l'amendement de Mme Mutter.

**Mme Christa Mutter.** J'aimerais juste répéter que je propose de définir comme liant les principes de valorisation du système du transport public, donc tout le tableau 17 à l'instar du tableau 16 puisque ce dernier a la même valeur.

Principe	Réseau ferré	TP Réseau bus régional	TP Réseau urbain
<b>Favoriser la multimodalité</b>			
Pour les zones périphériques peu, voire non-desservies par les transports publics, favoriser le recours à la multimodalité (B+R, P+R, covoiturage, etc.)	✓	✓	✓
<b>Fréquence alternée sur les troncs communs</b>			
Une bonne alternance des sur les tronçons communs au cœur du système TP urbain doit permettre d'augmenter les cadences. Des fréquences de 3.5' peuvent être obtenue par superposition de deux lignes à 7.5', comme par exemple sur l'axe de la "vie publique" entre la gare de Fribourg et Péroilles (ligne 1 et 3).		✓	✓
<b>Optimisation des emplacements des arrêts</b>			
De nombreux arrêts ne sont pas situés de manière optimale. La proximité d'autres arrêts, une fréquentation basse ou des problèmes de sécurité peuvent motiver leur déplacement, voire leur suppression. D'autre part, certains points d'intérêts ne sont peut-être pas desservis. On limitera également le nombre d'arrêts unilatéraux. Des arrêts dispersés seront remplacés par des arrêts moins nombreux mais mieux aménagés.		✓	✓
Une étude sur l'optimisation des arrêts est en cours auprès des tpf.			
<b>Augmentation de la vitesse commerciale sans péjorer la desserte</b>			
Le réseau TP urbain et régionale routier fribourgeois est tributaire de congestions récurrentes. La priorité absolue du projet d'agglomération est d'améliorer les performances des bus, en particulier des axes forts structurants du réseau de bus urbain. Les mesures développées dans le cadre du projet prévoient notamment la mise en œuvre de site propre TP, de couloir d'approche aux carrefours, des arrêts sur chaussée et des priorités TP aux carrefours.		✓	✓
<b>Accélération des lignes de bus régionales en ville</b>			
Les bus régionaux doivent relier efficacement périphérie, centralités et interfaces TP principaux. La desserte fine est assurée par le réseau des bus urbains. Les arrêts des bus régionaux ne seront placés qu'aux points névralgiques du réseau urbain (nœuds, tête de lignes, pôles importants).		✓	
Une étude sur une nouvelle stratégie d'arrêts pour les lignes de bus régionales est en cours auprès des tpf.			
<b>Itinéraires directs</b>			
Les itinéraires en boucles et en fourches sont à éviter sur l'ensemble du réseau (petites boucles ou fourches admises sur les parties terminales des lignes secondaires, tangentielles et suburbaines).		✓	✓

## Position de la CAME

**M. Christoph Allenspach.** Oui, il s'agit de principes. La CAME se rallie à l'amendement.

## Position du Comité

**M. Benoît Piller.** Le Comité se rallie également à l'amendement.

## Décision

**Le Président.** Il n'y a donc pas de divergence. L'amendement de Mme Mutter est accepté. Le tableau 17 devient liant.

## **\*Fascicule A, texte liant, pp. 106-107 / Heft A, verbindlicher Text, S. 106-107**

L'**objectif principal** est de développer un réseau de mobilité douce permettant de placer la mobilité douce à la base de la mobilité quotidienne. Les déplacements en modes doux s'effectuent en effet dans tous les endroits où se développe l'activité humaine, pour accéder aux centralités, aux transports publics, aux services et commerces et aux espaces de loisirs. De plus, chaque déplacement comporte un trajet en mode doux, que ce soit pour son intégralité ou en partie uniquement. Pour atteindre un véhicule privé ou pour atteindre un arrêt de TP, le premier mode est doux. Il est par conséquent nécessaire de prendre en compte ce mode de déplacement à tous les niveaux d'intervention.

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- Compléter et développer le réseau actuel de manière à assurer la continuité des itinéraires à l'échelle de toute l'agglomération et à créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics (autant à l'échelle intercommunale que locale). A savoir, réaménager certains tronçons existants et réaliser les tronçons et franchissements manquant nécessaires à la constitution du réseau d'agglomération
- Créer un véritable réseau de mobilité douce structuré et hiérarchisé de façon à ce qu'il soit lisible par l'utilisateur et permette des pratiques de mobilité adaptées aux différents types d'usages
- Améliorer la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics pour augmenter l'attractivité de la mobilité douce. Les aménagements de mobilité douce sont à traiter de manière intégrée avec les autres modes et à l'échelle de l'espace-rue dans son ensemble. La lisibilité et le rôle identitaire des espaces publics de l'agglomération doivent bénéficier de ces aménagements
- Sécuriser le réseau tant au niveau des cheminements que des franchissements, l'ambition étant également de le rendre plus attractif
- Connecter le réseau et ses équipements avec les autres réseaux de transport. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité des piétons et des cyclistes aux gares, haltes et arrêts de transports publics en général, ainsi que de mettre en place une bonne offre en stationnement, notamment dans les centralités et à proximité des bâtiments administratifs, des écoles et des services et commerces
- Exploiter les qualités naturelles du territoire telles que les trames bleues et vertes et s'appuyer sur la structure des espaces publics pour renforcer l'attractivité des modes doux et accompagner la mutation de l'usage de ces derniers
- Mettre en place une politique de promotion de la mobilité douce afin de développer le rôle de la marche à pied et du vélo dans la mobilité quotidienne, notamment par la mise en place de services de mobilité, campagnes de sensibilisation, etc.

De manière générale, les aménagements et projets en faveur de la mobilité douce, notamment les bandes et pistes cyclables, ainsi que les stationnements vélos (y compris vélos station, systèmes de prêt de vélos, etc.) doivent être soutenus activement par l'Agglomération et les communes, en particulier dans les centralités et les sites stratégiques d'agglomération, ainsi qu'aux interfaces de transport.

## **\*\* Amendement de Mme Christa Mutter**

**Mme Christa Mutter.** Ceci est mon amendement le plus important. Le trafic piétonnier est un peu la base de toute la mobilité. L'agglo s'y prête bien mais on a constaté dans l'analyse que le réseau était jugé insuffisant, voire à certains endroits suffisant, mais pas confortable. Chaque projet agglo doit comprendre un paquet de mesure dans le sens des directives de l'ARE qui favorise les déplacements

quotidiens sûrs et attractifs à pied et pas seulement pendant les loisirs. C'est obligatoire. Si vous n'avez pas un paquet de mesures pour les piétons, distincts des mesures de mobilité douce en faveur des cyclistes, l'ARE n'acceptera pas le projet d'Agglo. C'est simple. Il est nécessaire de faire l'inventaire à l'échelle du quartier, de planifier des traversées sécurisées, l'élargissement des trottoirs, l'abaissement des seuils et aussi de combler les maillons manquants dans les réseaux à l'intérieur des quartiers et pas seulement les quelques exemples qui sont donnés entre les communes. Actuellement, on donne des objectifs corrects en faveur de la mobilité douce, mais pas après, si vous regardez la figure 33, 34 et 35. Dans toutes ces figures la mobilité douce est exclusivement définie comme trafic cyclable. Toutes les mesures, la transagglo, beaucoup de bandes cyclables, la station vélos et le réseau qui est donné si vous regardez les vitesses, les distances qui sont indiquées on voit bien que c'est pensé pour les cyclistes. Je soutiens chacune de ces mesures, je soutiens les mesures pour cyclistes mais on ne peut pas dire que le trafic piétonnier est couvert avec cela. Pire, il y a certaines de ces mesures qui sont indiquées mixtes, piétons-cyclistes, et en fait il s'agit exclusivement de bandes cyclables. Et il y a d'autres mesures qui sont indiquées en faveur de la mobilité douce qui sont des mesures en faveur des cyclistes qui vont se faire plutôt au détriment des piétons. Par exemple certains tronçons de la transagglo qui vont se faire sur des chemins qui sont réservés aujourd'hui aux piétons et qu'il est prévu de mettre en faveur des cyclistes. Il faut donc aussi préserver impérativement les droits des piétons.

**Le Président.** Je vous remercie Mme Mutter, les 5 minutes sont atteintes.

**Mme Christa Mutter.** Je lis juste mon amendement. Je vous prie d'ajouter comme point 2 et 3 à la page 106-107 :

- Distinguer et planifier le réseau piétonnier et le réseau cyclable selon les besoins spécifiques des deux modes de mobilité. (1<sup>ère</sup> puce)
- Compléter et développer un réseau piétonnier sûr, attractif, continu et dense pour la mobilité quotidienne dans tous les quartiers de l'agglo.

et de rajouter dans l'énumération des mesures :

Mettre en place une politique de promotion de la mobilité douce, notamment les projets en faveur des piétons, afin de développer le rôle de la marche à pied et du vélo dans la mobilité quotidienne, notamment par la mise en place de services de mobilité, campagnes de sensibilisation, etc.

Cet amendement devrait être complété par des mesures spécifiques en faveur des piétons. Je vous mets en garde encore une fois. Si on ne définit pas un paquet de mesures spécialement piétonnes, vous aurez quelques difficultés parce que le secteur mobilité douce de l'OFROU ne va pas accepter ce projet dans sa forme actuelle.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** J'en ai déjà parlé dans mon rapport. Pour la CAME le réseau piétonnier figure dans la planification mais n'a de loin pas atteint le niveau de planification du réseau cycliste. La CAME se rallie à l'amendement de Mme Mutter pour les puces 1 et 3. En revanche, la commission ne trouve pas nécessaire de mentionner encore une fois ce qui est dit ici dans la 2<sup>e</sup> puce de l'amendement. Cela est dit ailleurs dans le document. La CAME vous recommande d'accepter la 1<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> puce de l'amendement proposé.

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Le Comité se rallie à la proposition de la CAME pour cet amendement.

**Le Président.** Mme Mutter, vous êtes d'accord avec la proposition de la CAME ?

**Mme Christa Mutter.** Oui, je suis en partie d'accord, je maintiens surtout la 2<sup>e</sup> puce qui, à mon avis, est la plus importante.

**Le Président.** Nous avons donc une divergence. J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

#### **Décision / Vote**

Passons au vote. Celles et ceux qui soutiennent l'amendement de Mme Mutter lèvent le carton rouge ; celles et ceux qui soutiennent la position du Comité et de la CAME lèvent le carton vert. Je demande aux scrutateurs de compter il semble qu'il y ait un certain équilibre. Vous avez accepté l'amendement de Mme Mutter par 25 voix contre 16.

#### **\*Fascicule A, carte liante, page 108 / Heft A, verbindliche Karte, S. 108**

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cette carte liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez accepté la version initiale du Comité.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 109 / Heft A, verbindlicher Text, S. 109**

De la structure du réseau de mobilité douce décrite ci-dessus et du schéma de la figure 33, il résulte la **hiérarchie du réseau de mobilité douce d'agglomération** suivante :

- De **liaisons structurantes et primaires** permettant des liaisons rapides et fonctionnelles, attractives et sûres vers les centralités, les sites stratégiques d'agglomération et les interfaces de transport
- De **rabattements**, fonctionnels, attractifs et sûrs, sur les transports publics (gares, haltes et arrêts) et les centralités d'agglomération. Ces réseaux fins de rabattements sont à la charge des communes
- D'**accès aux espaces verts et paysagers**, notamment pour les motifs de loisirs et délasserment présentant les mêmes qualités que le réseau principal
- La complémentarité entre les différents réseaux représentés sur le schéma de la structure de la mobilité douce doit être optimale

La hiérarchie est applicable tant au réseau piétonnier et cyclable d'agglomération

#### **\*\* Amendement de M. Jean-Marc Boéchat**

**M. Jean-Marc Boéchat.** L'amendement concerne la connexion de réseaux mobilité douce avec les réseaux nationaux de mobilité douce comme les pistes cyclables et les itinéraires de cyclotourisme. Du moment qu'on essaie d'inscrire le système dans un cadre supra cantonal il ne faut pas oublier qu'il existe déjà des choses au niveau national.

De la structure du réseau de mobilité douce décrite ci-dessus et du schéma de la figure 33, il résulte la **hiérarchie du réseau de mobilité douce d'agglomération** suivante :

- De **liaisons structurantes et primaires** permettant des liaisons rapides et fonctionnelles, attractives et sûres vers les centralités, les sites stratégiques d'agglomération et les interfaces de transport
- De **rabattements**, fonctionnels, attractifs et sûrs, sur les transports publics (gares, haltes et arrêts) et les centralités d'agglomération. Ces réseaux fins de rabattements sont à la charge des communes
- D'**accès aux espaces verts et paysagers**, notamment pour les motifs de loisirs et délasserment présentant les mêmes qualités que le réseau principal
- La complémentarité entre les différents réseaux représentés sur le schéma de la structure de la mobilité douce doit être optimale. **La connexion avec les réseaux nationaux de mobilité douce sera assurée**

La hiérarchie est applicable tant au réseau piétonnier et cyclable d'agglomération

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME se rallie à la proposition de M. Boéchat.



## Position du Comité

**M. Benoît Piller.** Le Comité se rallie à la proposition de la CAME.

## Décision

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je constate qu'il n'y a pas de divergence. C'est donc l'amendement de M. Boéchat qui figurera dans le PA2.

## \*Fascicule A, texte liant, pp 114-115 / Heft A, verbindlicher Text, S. 114-115

Le développement urbain doit être soutenu par une mobilité durable, qui permet le moins possible de déplacements en transport individuel motorisé. L'**objectif principal** est de garantir une approche multimodale cohérente, en plaçant la priorité au développement des mobilités douces et des transports publics, ainsi qu'en maîtrisant le trafic individuel motorisé. Cette maîtrise est avant tout conditionnée en amont par une localisation des activités et en aval par une stratégie volontariste d'exploitation des circulations et de gestion de la demande (stationnement en particulier, voir chapitre 4.2.6).

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- Promouvoir la bonne affectation au bon endroit, en particulier pour les activités, mais tout particulièrement les IFF. Seule une planification du territoire et une politique de localisation coordonnées avec les transports permettent d'atteindre les objectifs de reports modaux souhaités et ainsi de limiter le plus possible les déplacements en transport individuel motorisés
- Maîtriser les charges de trafic dans le centre et dans les quartiers d'habitation par une hiérarchie appropriée du réseau routier. Mettre en place des zones modérées et limiter leur perméabilité par des mesures dissuasives au trafic de transit (principe des poches)
- Sur la base de cette hiérarchie du réseau routier, adapter les structures de réseau aux conditions urbaines locales et améliorer la qualité de vie de la population et la sécurité des usagers, tous modes confondus. Il s'agit de procéder à une redistribution des priorités entre modes dans l'espace en réalisant des aménagements avec une répartition de l'espace-rue plus favorable aux TP et MD et visant à abaisser les vitesses de circulation
- ...

Je suis en présence de 2 amendements de plusieurs Conseillers d'agglomération de la Ville de Fribourg. Je cède la parole aux représentants de ces Conseillers d'agglomération.

**\*\* Amendement de Mmes Poupon Marie-Angèle / Christa Mutter / Madeleine Genoud-Page et MM Nobs Pierre-Olivier / Odermatt Pius / Rainer Weibel/ Jean-Marc Boéchat/ Jérôme Hayoz/ Jean-Pierre Gauch/Cyril Berton**

**Mme Eleonora Schneuwly-Aschwanden.** J'ai un amendement concernant la liaison du bus Bourguillon-Fribourg.

**Le Président.** Cela viendra plus tard, nous sommes à la page 114/115, 2 amendements de Conseillers d'agglomération avec son porte-parole M. Olivier Nobs.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Pour faire court, je rappelle que le projet d'agglomération de la 1<sup>e</sup> génération n'a pas passé. Je rappelle que 26 projets avaient été déposés et 21 agglomérations avaient eu des subventions. Malheureusement Fribourg n'en avait pas eu. On avait certains manques, notamment la mobilité douce, certains aspects d'urbanisation étaient défailants et surtout le rapport coût/efficacité du projet était faible. Mon amendement vise certainement à améliorer le rapport coût/efficacité et à vous garantir des subventionnements ou un meilleur taux de subventionnement. Dans cette partie du TIM, je vous propose de reprendre une phrase prise à la page 83 du PA2, que j'ai légèrement raccourcie et que je cite : « **Le projet d'agglomération se donne comme objectif d'absorber la demande supplémentaire en déplacements liés au développement démographique sur les transports publics et les modes doux** ».

Le développement urbain doit être soutenu par une mobilité durable, qui permet le moins possible de déplacements en transport individuel motorisé. L'**objectif principal** est de garantir une approche multimodale cohérente, en plaçant la priorité au développement des mobilités douces et des transports publics, ainsi qu'en maîtrisant le trafic individuel motorisé. Cette maîtrise est avant tout conditionnée en amont par une localisation des activités et en aval par une stratégie volontariste d'exploitation des circulations et de gestion de la demande (stationnement en particulier, voir chapitre 4.2.6).

**Le projet d'agglomération se donne comme objectif d'absorber la demande supplémentaire en déplacements liée au développement démographique sur les transports publics et les modes doux. (reprise de la page 83)**

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- Promouvoir la bonne affectation au bon endroit, en particulier pour les activités, mais tout particulièrement les IFF. Seule une planification du territoire et une politique de localisation coordonnées avec les transports permettent d'atteindre les objectifs de reports modaux souhaités et ainsi de limiter le plus possible les déplacements en transport individuel motorisés
- Maîtriser les charges de trafic dans le centre et dans les quartiers d'habitation par une hiérarchie appropriée du réseau routier. Mettre en place des zones modérées et limiter leur perméabilité par des mesures dissuasives au trafic de transit (principe des poches)
- Sur la base de cette hiérarchie du réseau routier, adapter les structures de réseau aux conditions urbaines locales et améliorer la qualité de vie de la population et la sécurité des usagers, tous modes confondus. Il s'agit de procéder à une redistribution des priorités entre modes dans l'espace en réalisant des aménagements avec une répartition de l'espace-rue plus favorable aux TP et MD et visant à abaisser les vitesses de circulation
- Gérer les flux de trafic de manière à favoriser les transports publics et les mobilités douces. Les priorités entre modes dans le temps doivent être redistribuées, notamment en accordant la priorité aux carrefours aux transports publics. Dans les centralités et à proximité des interfaces TP, une plus grande priorité doit également être accordée aux modes doux
- Eviter la prédominance du trafic et du stationnement dans les espaces publics, afin d'améliorer leur attractivité et leur qualité
- Réduire et gérer l'offre en stationnements privés et publics, en particulier dans le centre et le long des axes structurants des transports publics
- Maximiser l'utilisation des réseaux structurants existants par des mesures de gestion et d'adaptations locales. En principe, réaliser des compléments au réseau routier limités à des améliorations locales

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME se rallie à la proposition

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Pillier.** Le Comité se rallie à la proposition.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je constate qu'il n'y a pas de divergence. C'est donc l'amendement de M. Pierre Olivier Nobs et consorts qui est accepté et qui figurera dans le PA2.

**\*\* Amendement de Mmes Poupon Marie-Angèle / Christa Mutter / Madeleine Genoud-Page et MM Nobs Pierre-Olivier / Odermatt Pius / Rainer Weibel / Jean-Marc Boéchat / Jérôme Hayoz / Jean-Pierre Gauch / Cyril Berton**

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Dans le même chapitre, mais cette fois-ci pour les objectifs particuliers, après les objectifs principaux, j'aurais voulu donner un seuil de départ, parce que pour la Confédération on veut savoir ce qui se passe quand on fait un projet ; on voudrait avoir des scénarii avant, des scénarii après et pour pouvoir observer ce qui se passe on doit ainsi se doter d'un seuil de départ. C'est pourquoi je vous propose de rajouter : « **En 2030, le TIM ne sera pas supérieur aux**

**valeurs absolues observées en 2010.** » Dans le fond cette phrase est simplement complémentaire de l'amendement que nous venons d'accepter.

Le développement urbain doit être soutenu par une mobilité durable, qui permet le moins possible de déplacements en transport individuel motorisé. L'**objectif principal** est de garantir une approche multimodale cohérente, en plaçant la priorité au développement des mobilités douces et des transports publics, ainsi qu'en maîtrisant le trafic individuel motorisé. Cette maîtrise est avant tout conditionnée en amont par une localisation des activités et en aval par une stratégie volontariste d'exploitation des circulations et de gestion de la demande (stationnement en particulier, voir chapitre 4.2.6).

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- **En 2030, le TIM ne sera pas supérieur aux valeurs absolues observées en 2010.**
- Promouvoir la bonne affectation au bon endroit, en particulier pour les activités, mais tout particulièrement les IFF. Seule une planification du territoire et une politique de localisation coordonnées avec les transports permettent d'atteindre les objectifs de reports modaux souhaités et ainsi de limiter le plus possible les déplacements en transport individuel motorisés.
- Maîtriser les charges de trafic dans le centre et dans les quartiers d'habitation par une hiérarchie appropriée du réseau routier. Mettre en place des zones modérées et limiter leur perméabilité par des mesures dissuasives au trafic de transit (principe des poches)
- Sur la base de cette hiérarchie du réseau routier, adapter les structures de réseau aux conditions urbaines locales et améliorer la qualité de vie de la population et la sécurité des usagers, tous modes confondus. Il s'agit de procéder à une redistribution des priorités entre modes dans l'espace en réalisant des aménagements avec une répartition de l'espace-rue plus favorable aux TP et MD et visant à abaisser les vitesses de circulation
- Gérer les flux de trafic de manière à favoriser les transports publics et les mobilités douces. Les priorités entre modes dans le temps doivent être redistribuées, notamment en accordant la priorité aux carrefours aux transports publics. Dans les centralités et à proximité des interfaces TP, une plus grande priorité doit également être accordée aux modes doux
- Eviter la prédominance du trafic et du stationnement dans les espaces publics, afin d'améliorer leur attractivité et leur qualité
- Réduire et gérer l'offre en stationnements privés et publics, en particulier dans le centre et le long des axes structurants des transports publics
- Maximiser l'utilisation des réseaux structurants existants par des mesures de gestion et d'adaptations locales. En principe, réaliser des compléments au réseau routier limités à des améliorations locales

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Cet amendement engagerait l'agglomération vers un objectif extrêmement sévère qu'elle ne sera, de toute manière, pas en mesure de respecter. C'est l'avis de la CAME : la Commission propose par conséquent de rejeter cet amendement.

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Cet objectif est irréalisable et ne peut pas en tous cas être liant. Nous proposons de rejeter l'amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je constate qu'il y a divergence. Je procède au vote. Celles et ceux qui souhaitent voter en faveur de l'amendement lèvent le carton rouge ; celles et ceux qui sont de l'avis de la CAME et du Comité lèvent le carton vert. Je propose aux scrutateurs de compter. Vous avez refusé cet amendement par 17 voix contre 14.

**\*Fascicule A, carte liante, p. 117 / Heft A, verbindlicher Karte, S. 117**

**\*\* Amendement de M. Rainer Weibel**

**M. Rainer Weibel.** Dans ce schéma il y a la liaison Marly-Matran qui est indiquées dans une partie liante du Projet. Par contre, le contournement de Guin figure dans la catégorie C. Je propose tout simplement de faire de même pour cette liaison parce qu'on a encore d'autres alternatives au problème Marly-Fribourg. Il faut d'abord faire des études. Si on met maintenant ce projet dans notre plan, moi je crois que c'est un argument pour inciter l'ARE à refuser notre Projet. C'est pourquoi je vous propose de supprimer cette liaison de cette figure de la partie liante.

**Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La remarque de M. Weibel est tout à fait pertinente. C'est vraiment un projet prévu au-delà de 2030. Cela ne fait pas de sens, pour la CAME, de le maintenir sur cette figure. La CAME se rallie à l'amendement de M. Weibel et vous propose de le soutenir.

**Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Nous nous rallions également à cette proposition d'autant plus que la maîtrise de ce projet est dans les mains du canton.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je constate qu'il n'y a pas de divergence. Cet amendement est donc accepté. La figure 8 de la page 35 sera également corrigée.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 117 / Heft A, verbindlicher Text, S. 117**

J'ouvre la discussion sur ce texte liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. La version initiale du Comité est acceptée.

**\*Fascicule A, texte liant, pp. 117-118 / Heft A, verbindlicher Text, S. 117-118**

La hiérarchisation du réseau routier d'agglomération vise à structurer les déplacements en transport individuel motorisé en les canalisant sur les réseaux adéquats en fonction du type de déplacements :

- **Réseau structurant suprarégional** (autoroute) : réseau routier support des grands volumes de flux TIM et des déplacements rapides, au niveau des échanges avec l'extérieur de l'agglomération et pour les échanges internes
- **Réseau structurant régional** : réseau routier structurant pour les territoires régionaux et permettant un accès au réseau structurant suprarégional et au réseau structurant urbain de l'agglomération
- **Réseau de desserte régionale** : réseau routier, connecté au réseau structurant régional, ayant pour fonction la desserte des territoires régionaux
- **Réseau structurant urbain** : réseau routier privilégié pour les déplacements internes à l'agglomération, ainsi que pour l'accès aux différentes parties de l'agglomération à partir des réseaux structurants suprarégionaux et régionaux
- **Réseau de desserte urbaine** : réseau routier assurant les accès aux secteurs résidentiels ou d'activités à partir du réseau urbain structurant. Il structure les quartiers et permet une accessibilité par poche en dissuadant le trafic de transit
- **Réseau d'accessibilité aux quartiers**

Enfin, certains éléments de réseau sont classés en tant que **traversées de localité/centralité**, faisant l'objet d'un traitement particulier de maîtrise du trafic

**\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** C'est juste une retouche dans un texte non liant dont il ne faut pas ici discuter.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 123 / Heft A, verbindlicher Text, S. 123**

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. La version initiale du Comité est acceptée.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 123/ Heft A, verbindlicher Text, S. 123**

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. La version initiale du Comité est acceptée.

**\*Fascicule A, texte liant, pp 126-127 / Heft A, verbindlicher Text, S. 126-127**

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous acceptez la version initiale du Comité.

**\*Fascicule A, texte liant, pp 127-130 / Heft A, verbindlicher Text, S. 127-130**

Pour répondre aux objectifs définis au chapitre précédent, la politique de stationnement s'appuie sur les principes suivants qui sont la base du concept de stationnement. Ces principes expliquent de manière encore non spatialisée la stratégie (le "comment faire").

- **Harmonisation de la gestion au niveau de l'agglomération** : La politique de stationnement de l'agglomération doit être définie, gérée et mise en œuvre à l'échelle de l'entier de l'agglomération et non à l'échelle communale, voire infra-communale. Pour ce faire, l'ensemble du territoire de l'agglomération est réparti en zones, pour lesquelles des règles-cadres de la politique de stationnement sont définies par une réglementation édictée par l'Agglomération et reprise par les communes.

Ces règles-cadres sont harmonisées à l'échelle de l'agglomération. **Une commune peut imposer des conditions plus restrictives.** Toutefois, **aucune réglementation moins restrictive** que les règles-cadres ne peut être établie à l'échelle locale

Au vu du contexte de Fribourg (agglomération de taille moyenne à grande), la nouvelle politique d'agglomération en matière de stationnement privé doit prévoir des **réductions du nombre de cases de stationnement plus importantes que la norme VSS**, en particulier pour les emplois

- **Limites "minimum" pour le stationnement sur fond privé** : Pour minimiser le stationnement sur les espaces publics et pour limiter un report des coûts de stationnement des véhicules sur les pouvoirs publics, il s'agit d'imposer aux propriétaires privés un seuil minimal de cases en stationnement à réaliser sur les parcelles privées. En lien avec les demandes d'autorisation de construire, liées essentiellement à de l'habitat, un nombre de places de stationnement minimum est ainsi imposé au requérant en fonction de la localisation de la construction au sein de l'agglomération, de l'affectation et de l'importance de la construction
- ...

Je suis en présence de quatre amendements : deux de M. Pierre-Olivier Nobs et consorts, un des membres du conseil d'agglomération de Düdingen et enfin un quatrième amendement de M. Pierre-Olivier Nobs et d'autres personnes.

**\*\* Amendement de Mmes Poupon Marie-Angèle / Madeleine Genoud-Page /Christa Mutter et MM Nobs Pierre-Olivier / Odermatt Pius / Rainer Weibel/ Jean-Marc Boéchat/ Jérôme Hayoz**

**M. Pierre-Olivier Nobs.** L'amendement concerne la page 128 à la deuxième puce : « Limites maximum pour le stationnement sur fond privé », j'insiste bien **privé**. Et cette disposition est toute simple. Je vous la lis : **Les places de stationnement destinées à l'habitat ne pourront pas être louées ou mises à dispositions pour des emplois ou des commerces.** Pourquoi cette disposition ? Tout simplement parce qu'on crée une politique de stationnement, notamment lorsqu'on veut maîtriser les flux des pendulaires. Il ne serait pas juste que quelqu'un qui dispose de plusieurs places commence à les louer à des pendulaires parce que sinon on se tirerait une balle dans le pied et on

nuirait aux intentions qu'on s'est données notamment par rapport au trafic pendulaire. Je veux rassurer les gens : on peut tout à fait louer sa place à un voisin qui aurait plusieurs voitures. On permet de louer des places destinées à l'habitat mais pas de les louer pour d'autres usages.

- **Limites "minimum" pour le stationnement sur fond privé** : Pour minimiser le stationnement sur les espaces publics et pour limiter un report des coûts de stationnement des véhicules sur les pouvoirs publics, il s'agit d'imposer aux propriétaires privés un seuil minimal de cases en stationnement à réaliser sur les parcelles privées. En lien avec les demandes d'autorisation de construire, liées essentiellement à de l'habitat, un nombre de places de stationnement minimum est ainsi imposé au requérant en fonction de la localisation de la construction au sein de l'agglomération, de l'affectation et de l'importance de la construction.
- **Limites "maximum" pour le stationnement sur fond privé** : Dans le but d'influencer les comportements de déplacement et le taux de motorisation des ménages, il s'agit en particulier de limiter le nombre de places de stationnement liées aux emplois en fonction de la qualité de desserte par les transports publics et de la localisation de l'activité. Toutefois, pour éviter la dispersion de l'urbanisation dans des zones moins bien desservies, une limitation du nombre de places de parc "emplois" est également applicable dans les zones où la qualité de la desserte est moins bonne.

En lien avec les demandes d'autorisation de construire, un nombre de places de stationnement maximum est imposé au requérant, autorisées en fonction de la localisation de la construction au sein de l'agglomération. **Les places de stationnements destinées à l'habitat, ne pourront pas être louées ou mises à dispositions pour des emplois ou des commerces.**

- **Mise à disposition de stationnements publics** : Dans les cas où l'offre privée est trop restreinte, des places de stationnement à usage public sont offertes, notamment de manière à garantir la viabilité socio-économique du centre. Ces places doivent s'adresser avant tout aux utilisateurs des activités de courte durée (centre) et de moyenne durée (périphérie proche).

Ces places peuvent être de deux types : stationnement sur l'espace public et stationnement en ouvrage (en souterrain ou en élévation).

### Position de la CAME

**M. Christoph Allenspach.** De l'avis de la CAME, il est impossible de contrôler une telle prescription et il s'agit ici d'un texte liant. La CAME recommande de rejeter l'amendement.

### Position du Comité

**M. Benoît Pillier.** Pour les mêmes raisons le Comité recommande de rejeter cet amendement.

### Vote

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je procède donc au vote. Celles et ceux qui soutiennent cet amendement lèvent le carton rouge ; celles et ceux qui soutiennent la position du Comité et de la CAME lèvent le carton vert. Vous avez rejeté l'amendement de M. Nobs et consorts à une très large majorité.

**\*\* Amendement de Mmes Madeleine Genoud-Page / Christa Mutter / Marie-Angèle Poupon et MM. Pierre-Olivier Nobs / Pius Odermatt / Rainer Weibel / Jean-Marc Boéchat / Jérôme Hayoz / Jean-Pierre Gauch**

**M Jean-Pierre Gauch** : On aimerait rajouter un point : « **Toute entreprise privée ou publique de plus de 30 collaborateurs devra réaliser un plan de mobilité d'entreprise** ». Je vous demande de soutenir cet amendement.

- **Limites "maximum" pour le stationnement sur fond privé** : Dans le but d'influencer les comportements de déplacement et le taux de motorisation des ménages, il s'agit en particulier de limiter le nombre de places de stationnement liées aux emplois en fonction de la qualité de desserte par les transports publics et de la localisation de l'activité. Toutefois, pour éviter la dispersion de l'urbanisation dans des zones moins bien

desservies, une limitation du nombre de places de parc "emplois" est également applicable dans les zones où la qualité de la desserte est moins bonne.

En lien avec les demandes d'autorisation de construire, un nombre de places de stationnement maximum est imposé au requérant, autorisées en fonction de la localisation de la construction au sein de l'agglomération.

- **Mise à disposition de stationnements publics :** Dans les cas où l'offre privée est trop restreinte, des places de stationnement à usage public sont offertes, notamment de manière à garantir la viabilité socio-économique du centre. Ces places doivent s'adresser avant tout aux utilisateurs des activités de courte durée (centre) et de moyenne durée (périphérie proche).

Ces places peuvent être de deux types : stationnement sur l'espace public et stationnement en ouvrage (en souterrain ou en élévation).

Pour limiter l'emprise du stationnement dans les espaces publics centraux et les quartiers sensibles, l'offre en stationnement de surface doit être réduite en favorisant le stationnement en ouvrage. En outre, toute nouvelle place de stationnement public construite en ouvrage doit impérativement être compensée par la suppression au minimum d'un nombre identique de cases en surface.

Pour permettre des complémentarités d'utilisation, les parkings publics doivent être regroupés pour desservir plusieurs affectations. Il est par exemple recommandé de les localiser au centre de gravité de plusieurs destinations plutôt que le plus près possible des principales affectations (principe de la mutualisation du stationnement).

### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La fiche non infrastructurelle « G Prestations de services » prévoit, entre autres, la mise en place de plans de mobilité d'entreprise. Il convient d'effectuer une réflexion globale avant de définir de façon isolée un tel seuil. La CAME recommande par conséquent de rejeter l'amendement déposé par les Conseillers de la Ville de Fribourg.

### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Le Comité maintient son texte initial et recommande de rejeter l'amendement pour les raisons évoquées par la CAME. Ce chiffre de 30 est totalement arbitraire. Nous vous demandons donc de rejeter cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** A propos d'arbitraire j'aimerais simplement dire que la première agglomération de notre canton qui a obtenu des subventions est l'agglomération bulloise et qu'à Bulle c'est le chiffre de 30 collaborateurs qui a été retenu. Toute nouvelle entreprise de 30 collaborateurs doit faire un plan de mobilité et les entreprises déjà installées y sont invitées sur une base volontaire, par le Conseil communal. Donc ce qui est possible à Bulle doit l'être dans le centre du Canton.

**M. Markus Bapst.** Je vous rends attentifs que cette disposition de 30 est contraire à notre règlement de stationnement approuvé par notre assemblée communale et acceptée par le service du canton. Nous avons le chiffre de 50 à partir duquel il est obligatoire de faire un plan de mobilité pour les entreprises. Donc ce chiffre n'est pas acceptable pour nous. Il nous semble aussi qu'on est dans les objectifs et qu'à ce niveau ce chiffre est trop précis. Il faudra le définir plus tard dans le règlement.

**M. Pius Odermatt.** Alors dans ce cas, quand il y a des différences entre des communes, je propose qu'on enlève le chiffre et on donne plus de flexibilité à chaque commune.

### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Sur la modification proposée de M. Odermatt je ne peux pas me prononcer parce que cela n'a pas été discuté à la CAME. Pour l'autre proposition je maintiens le rejet.

### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Le Comité maintient son texte original.

**Le Président.** Honnêtement je n'ai pas compris que vous aviez fait une proposition. Est-ce que vous pouvez la répéter parce que si c'est le cas je dois la mettre au vote.

**M. Pius Odermatt.** Ma proposition est justement d'enlever tout chiffre tout en gardant le principe de plan de mobilité pour les entreprises.

**Le Président.** Donc ce que vous souhaitez c'est que toute entreprise privée ou publique devra réaliser un plan de mobilité d'entreprise. C'est encore plus restrictif.

**M. Jean-Pierre Gauch.** J'aimerais quand même donner quelques explications. C'est vrai que le chiffre 30 peut paraître peu ou beaucoup. Mais lorsqu'on a des services de l'Etat – c'est pour cela qu'on a rajouté la fonction publique – qui partent du Centre de la ville et iront peut-être sur le plateau de St.Léonard avec 150 employés vous pouvez imaginer les problèmes qu'on aura à la sortie de Fribourg. Si le chiffre 30 est trop petit on peut monter à 50 ou 70. Nous souhaitons simplement qu'une entreprise d'une certaine taille générant un déplacement important de collaborateurs soit tenu de faire un plan de mobilité. Je suis prêt à monter à 70 collaborateurs pour mettre en place un plan de mobilité.

**Le Président.** On était sur le chiffre 30. M. Odermatt avait proposé autre chose et je n'ai toujours pas compris ce qu'il a proposé.

**M. Pius Odermatt.** Effectivement, je crois qu'il est aussi tard pour moi. Ce n'est pas logique d'enlever un chiffre. Je cherche une formule qui donne plus de flexibilité : une entreprise **d'une certaine taille** devra réaliser un plan de mobilité d'entreprise.

**Le Président.** Je suis en présence de deux amendements.

**M. Christoph Allenspach.** Je n'ai rien à ajouter.

**M. Benoît Pillier.** Nous maintenons notre texte initial.

#### **Décision / Vote**

**Le Président.** Nous sommes en présence de deux amendements similaires que je vais opposer. Nous avons l'amendement de base et la proposition de modification de M. Odermatt. Celles et ceux qui sont en faveur de l'amendement original votent vert, celles et ceux qui sont pour l'amendement de M. Odermatt votent rouge.

C'est la version de l'amendement de M. Nobs et consorts qui est acceptée.

Maintenant je procède au 2<sup>e</sup> vote. Celles et ceux qui rejettent l'amendement comme le Comité et la CAME votent vert, celles et ceux qui l'acceptent votent rouge. Le vert l'emporte. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée et qui va figurer dans le PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 128, / Heft A, S. 128, verbindlicher Text**

#### **\*\* Amendement des membres du Conseil d'agglomération de Düdingen**

**M. Markus Bapst.** Lors de l'analyse du chapitre stationnement nous avons un souci majeur : nous avons un concept de stationnement en rapport avec notre « Ortsplanungsrevision ». Nous avons effectivement déjà fait le règlement correspondant qui a été adopté par l'assemblée communale et approuvé par l'Etat. Il s'agit maintenant de le mettre en oeuvre. Un certain nombre des dispositions liantes dans ce chapitre sont en contradiction avec notre règlement de stationnement. On a proposé à la CAME de restreindre le texte liant au texte affiché qui fixe les principes, texte qui devrait être suffisant pour que les autres communes puissent s'y rallier dans un esprit d'application notamment de la norme B16. On vous propose de restreindre le cadre liant à ce nouveau texte, d'enlever dans les pages suivantes qui concernent le stationnement, les cadres bleus de ces figures. Il est important de relever que nous avons proposé que l'Agglomération fasse un règlement cadre fixant les règles à suivre par les communes. Ainsi la commune de Fribourg pourrait avoir un règlement plus restrictif, ceci ne serait pas interdit. Dans la mouture initiale nous précisions déjà que des communes pouvaient avoir des règlements plus restrictifs. Nous pensons par ailleurs qu'on a mis ici dans ce chapitre des choses liantes qui sont de l'ordre d'un règlement. Si le présent amendement passe je vous signale que les amendements déposés aux pages 132 et 134 seraient automatiquement retirés. Il s'agit d'amendements subsidiaires. Revenir sur le règlement que l'Assemblée communale a adopté en décembre 2011 serait pour nous un suicide politique. Je vous invite à soutenir notre amendement.



## Texte proposé :

Pour répondre aux objectifs définis au chapitre précédent, la politique de stationnement s'appuie sur les principes suivants qui sont la base du concept de stationnement. Ces principes expliquent de manière encore non spatialisée la stratégie (le "comment faire").

**Harmonisation de la gestion au niveau de l'agglomération :** La politique de stationnement de l'agglomération doit être définie, gérée et mise en œuvre à l'échelle de l'entier de l'agglomération et non à l'échelle communale, voire infra-communale. Pour ce faire, l'ensemble du territoire de l'agglomération est réparti en zones, pour lesquelles des règles-cadres de la politique de stationnement sont définies par une règlementation édictée par l'Agglomération et reprise par les communes. La base pour l'élaboration de cette réglementation ainsi que du dimensionnement du stationnement (nombre de places de parc) est la norme VSS en vigueur qui conduit à une restriction du stationnement sur fond public et privé. Le règlement de l'Agglomération s'inspirera en outre des éléments listés ci après.

Les règles-cadres de la politique de stationnement sont harmonisées à l'échelle de l'agglomération. Une commune peut imposer des conditions plus restrictives. Toutefois, aucune réglementation moins restrictive que les règles-cadres ne peut être établie à l'échelle locale.

Au vu du contexte de Fribourg (agglomération de taille moyenne à grande), la nouvelle politique d'agglomération en matière de stationnement privé prévoit des réductions du nombre de cases de stationnement plus importantes que la norme VSS, en particulier pour les emplois.

### Position de la CAME

**M. Christoph Allenspach.** Ce qui est proposé dans ce chapitre est de l'ordre du règlement. Le PA2 est un document de planification directrice. La CAME peut donc accepter l'amendement déposé qui maintient de toute façon le principe d'une harmonisation et non d'une unification des pratiques entre les communes et la Ville de Fribourg peut donc maintenir ses règles de stationnement. La commune de Guin peut mettre en œuvre le concept de stationnement qu'elle a adopté en décembre 2011. Ceci est déjà un très grand progrès : toutes les communes sont contraintes d'accepter maintenant la norme VSS et d'élaborer un concept de stationnement.

### Position du Comité

**M. Benoît Piller.** Le Comité pour les mêmes raisons que la CAME recommande d'accepter l'amendement de la commune de Guin.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Rainer Weibel.** La norme VSS est aujourd'hui quasiment de la pornographie en matière de circulation. Plus personne ne se réfère sérieusement à cette norme absolument absurde qui n'est appliquée nulle part. Ce n'est plus une norme de référence.

**Mme Christa Mutter.** Je m'adresse surtout aux représentants de la Ville dans le Comité. J'ai compris que pour les représentants de Guin réviser éventuellement le règlement de stationnement peut poser problème. J'aimerais quand même leur demander de réfléchir ce que cela veut dire au niveau de l'Agglomération. La Ville de Fribourg est heureusement en réflexion, d'autres communes ont également un règlement de stationnement et mènent une politique de stationnement. On a essayé au niveau cantonal de donner un certain élan pour réviser les politiques de stationnement. On a fait cet effort en ville. Si vous venez avec une proposition basée sur les normes VSS qui sont une catastrophe, ce n'est pas une base compatible avec un projet d'agglomération. Cela ne va pas favoriser le transfert modal. Si vous acceptez cet amendement vous supprimez tout l'effort qui était fait dans les autres communes jusqu'à aujourd'hui. Vous enlevez toute action positive dans le domaine du stationnement qui est un domaine central pour la maîtrise du trafic. Si vous faites cela vous pouvez tout aussi bien retirer tout le secteur mobilité du projet aggro.

**M. Markus Bapst.** Je me sens quand même obligé de répliquer à mes 2 collègues, car la norme VSS est appliquée en Suisse. Elle l'est dans le cadre de l'agglomération Lausanne-Morges. Je vous invite aussi à lire notre règlement de stationnement qui a été approuvé par le Canton. Aujourd'hui le Canton exige l'application de la norme VSS. C'est vrai que cette norme laisse une marge de manœuvre. C'est vrai qu'on peut l'interpréter, mais si on prend au sérieux la norme on peut arriver à

une restriction de stationnement, ce qui se vérifie en pratique. La norme VSS est appliquée dans le canton de Berne et d'Argovie. Donc il est faux de dire qu'elle n'est appliquée nulle part ailleurs.

**Le Président.** La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée, la discussion est close.

#### **Avis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Nous maintenons notre position.

#### **Avis du Comité**

**M. Benoît Piller.** Le Comité maintient l'acceptation de l'amendement de Guin.

#### **Décision /Vote**

**Le Président.** Mme Mutter propose de rejeter l'amendement. On a donc divergence dans la salle. Je propose de voter. Celles et ceux qui acceptent cet amendement soutenu par la CAME et le Comité votent vert, celles et ceux qui le refusent votent rouge. A la majorité vous avez accepté l'amendement de la commune de Düringen.

#### **\*\* Amendement présenté par Mmes Christa Mutter / Madeleine Genoud-Page / Poupon M-Angèle et MM Pierre-Olivier Nobs / Pius Odermatt / Rainer Weibel / Jérôme Hayoz/ Pierre-Olivier Nobs.**

Cet amendement est un ajout à la page 59 dans le 2<sup>e</sup> alinéa qui parle de la gestion, de la durée et de la tarification du stationnement. Nous proposons d'ajouter : en se basant sur le règlement de la commune de l'Agglomération la plus incitative au moment de l'adoption du PA2, l'objectif étant de favoriser le transfert modal en faveur des TP et des modes doux (reprise page 137). Cette phrase est reprise de la page 137. Je propose juste de la mettre dans ce carré qui est liant.

- **Gestion du stationnement public :** Il est important que le stationnement à usage public ne permette pas de contourner les objectifs recherchés par la gestion du parc de stationnement privé. Pour cette raison, toutes les places à usage public doivent donc faire l'objet d'une limitation de la durée du stationnement et/ou d'une tarification volontariste (tarif fixé de façon coordonnée avec la politique de mobilité générale et non selon le coût réel d'exploitation du parking). Il s'agit en particulier de favoriser le stationnement de courte et moyenne durée dans les centres et centralités pour les visiteurs des services et des commerces.

Le stationnement des pendulaires sur les cases publiques doit être évité par une gestion adéquate. Dans les zones centrales, il s'agit d'agir sur la tarification et de limiter la durée, alors que dans les quartiers d'habitation proches du centre ou de pôles d'emplois, il est nécessaire de privilégier les habitants (durée limitée avec zone macarons).

La gestion de la durée et de la tarification du stationnement à usage public doit être harmonisée à l'échelle de l'agglomération en se basant sur le règlement de la commune de l'Agglo la plus incitative au moment de l'adoption du PA2, l'objectif étant de favoriser le transfert modal en faveur des TP et des modes doux (reprise page 137). La gestion de la durée doit prendre en considération l'affectation et la localisation fine des places, alors que la tarification prendra en compte une affectation et une localisation plus grossière à l'échelle de l'agglomération.

**Le Président.** On me fait la remarque que maintenant votre amendement n'est plus dans une partie liante. Est-ce qu'on en débat ou pas ? Théoriquement il n'est plus dans une partie liante, donc on ne devrait pas en discuter.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Je réfute cet argument sauf votre respect. A mon avis, vous auriez dû dans la mesure où l'amendement de la commune de Guin et le mien étaient opposables (celui de la commune de Guin étant d'assouplir les normes et le mien étant de rendre plus restrictif) opposer l'amendement de Guin et l'amendement Nobs/consorts. A mon avis il y a eu un vice de procédure et je demande que le bureau se réunisse pour trancher le cas.

#### *Interruption de séance*

**Le Président.** On poursuit notre séance. Le bureau accepte ce que M. Nobs a dit : d'un côté une position plus restrictive et de l'autre une position plus libérale. On va maintenant effectivement traiter votre amendement et ensuite on l'opposera à celui de la commune de Guin.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Et à la fin soit celui de la commune de Guin, soit le nôtre sera opposé au statu quo du projet liant. C'est ainsi que je comprends la manœuvre personnellement.

**Le Président.** Non. Le Comité et la CAME se sont ralliés à l'amendement de Guin, donc on va simplement opposer votre amendement à celui de la commune de Guin.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Je vais donc le présenter à nouveau. Nous proposons d'ajouter : **en se basant sur le règlement de la commune de l'Agglo la plus incitative au moment de l'adoption du PA2, l'objectif étant de favoriser le transfert modal en faveur des TP et des modes doux (reprise page 137).**

A ceux qui voudraient simplement rendre moins restrictif le règlement de stationnement je leur dis qu'ils le paieront cher. Je ne citerai que deux exemples : le plateau d'Agy qui est un alignement de commerces plus hideux les uns que les autres ou l'entrée de Marly avec des vendeurs de boîtes de conserves allemandes qui s'enchaînent.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Comme indiqué dans l'amendement précédent, le PA2 vise à être globalement plus restrictif mais laisse tout de même aux communes une certaine souplesse. La CAME vous recommande de rejeter l'amendement.

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Pour être conséquent avec ce que nous avons soutenu auparavant, c'est-à-dire enlever cette partie du texte liant, nous proposons de rejeter cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Nous allons opposer l'amendement précédent déposé par les membres de l'agglomération de Guin soutenu par la CAME et le Comité à celui de M. Nobs et consort qui est rejeté par la CAME et le Comité. Celles et ceux qui acceptent l'amendement de la commune de Guin votent vert, celles et ceux qui soutiennent l'amendement de M. Nobs votent rouge. Vous avez accepté à la majorité l'amendement déposé par des Conseillers d'agglomération de la commune de Guin. Cet amendement figurera dans le PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p.133-134, / Heft A, verbindlicher Text, S. 133-134,**

##### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME propose d'enlever le caractère liant de ce tableau relatif aux coefficients de réduction de la norme VSS en matière de stationnement pour le logement et de le conserver comme base pour l'élaboration du règlement. C'est là une conséquence de la décision précédente. Je propose de procéder de la même manière pour les deux tableaux suivants qui concernent les activités et les cycles.

#### **Avis du Comité**

**M. Benoît Piller.** Au vu du résultat du vote précédent nous vous recommandons aussi de vous rallier à la proposition de la CAME et d'accepter cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** A titre personnel je propose de rejeter cet amendement. La seule question que nous devons tous nous poser ce soir est la suivante : Est-ce que nous sommes en train de préparer un projet d'agglomération afin de recevoir des subventions de Berne ou pas. Continuez dans cette voie et je crains que le taux de subvention ne s'effondre.

**Le Président.** La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée, la discussion est close. Nous avons donc divergence entre la position de la CAME et du Comité par rapport à la salle.

#### **Décision / Vote**

Nous procédons au vote. Celles et ceux qui sont en faveur de l'amendement de la CAME soutenu par le Comité lèvent le carton vert ; celles et ceux qui soutiennent l'amendement de M. Nobs lèvent le carton rouge. Vous avez accepté à la majorité l'amendement de la CAME soutenu par le Comité et rejeté celui présenté par M. Nobs.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 134 / Heft A, verbindlicher, Text, S. 134**

##### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** C'est le même cas que tout à l'heure. La CAME propose d'enlever le caractère liant de ce tableau.

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Par souci de cohérence il faut également enlever le cadre liant de ce tableau.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez accepté à la majorité d'enlever le cadre liant de ce tableau. C'est donc l'amendement de la CAME qui sera intégré au PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 135-136, / Heft A, verbindlicher Text, S. 135-136**

##### **\*\* Amendement de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** La CAME propose d'enlever le caractère liant de ce tableau.

#### **Avis du Comité**

**M. Benoît Piller.** Nous nous rallions à la position de la CAME.

**Le Président.** J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez donc accepté là aussi d'enlever le cadre liant de ce tableau.

##### **\*\* Amendement de M. Jean-Marc Boéchat**

**M. Jean-Marc Boéchat.** Puisque ce cadre n'est plus liant ma proposition de maintenir les 100% pour toutes les places de stationnements vénaux afin favoriser la mobilité douce n'a plus de raison d'être. Je retire mon amendement.

#### **Fascicule A, texte liant, pp. 138-139 / Heft A, verbindlicher Text, S. 138-139,**

**Le Président.** Nous sommes en présence de deux amendements déposés tous deux par M. Pierre-Olivier Nobs et consorts. Ce sont deux propositions. Vous nous demandez de choisir entre l'un et l'autre ? C'est ainsi que le Bureau avait compris ces amendements.

**M. Pierre-Olivier Nobs.** Il n'y a pas de choix à faire. Les deux sont clairement différenciées. Elles stipulent que dès qu'il y a un élément nouveau dans le trafic, par exemple un centre commercial qui s'installe, le stationnement est payant dès la 1<sup>e</sup> minute. Par contre la deuxième partie consiste simplement à harmoniser et à introduire progressivement pour tous ceux qui sont déjà construits ce principe dans le stationnement existant.

**\*\* Amendement de Mmes Madeleine Genoud-Page / Christa Mutter / Marie-Angèle Poupon et MM. Pierre-Olivier Nobs / Pius Odermatt / Rainer Weibel / Jean-Marc Boéchat/ Jérôme Hayoz / Jean-Pierre Gauch**

L'**objectif principal** est d'assurer la vitalité des centralités et de maîtriser le trafic motorisé.

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- **Introduire le stationnement payant dès la 1<sup>ère</sup> minute pour tous les nouveaux grands générateurs et ICFF.**
- **Introduire progressivement le stationnement payant dès la 1<sup>ère</sup> minute pour tous les anciens grands générateurs et ICFF d'ici 2018**
- Développer un réseau de centralités et contribuer à leur vitalité :  
*Implanter les ICFF dans les lieux centraux des agglomérations et des régions.  
Limiter la concurrence territoriale centralité – périphérie.*
- Favoriser une implantation des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine :  
*Implanter les ICFF dans les périmètres compacts des agglomérations.*
- Composer des entités urbaines denses, mixtes et de qualité :  
*Densifier, mixer et composer une entité spatiale de qualité avec la présence des ICFF dans les centralités au niveau des quartiers et de la ville.*

- Augmenter l'attractivité des lieux de vie :  
*Favoriser une offre commerciale de base proche et diversifiée.*
- Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population :  
*Implanter les ICFF d'attraction régionale au centre de gravité des populations.  
Minimiser l'éloignement à la jonction autoroutière pour les grands distributeurs et les grands marchés spécialisés lourds ; localiser les ICFF à proximité du réseau routier principal structurant ; éviter les itinéraires d'accès à travers les quartiers sensibles et les centres de localités.*
- Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics ("accessibilité pour tous") :  
*Viser une accessibilité transports publics attractive de niveau régional et de niveau urbain ; assurer un service de base (éviter une offre sur mesure) avec une fréquence suffisante et une distance à l'arrêt acceptable ; permettre notamment de pouvoir accéder à pied et à vélo facilement et agréablement, soit depuis le domicile, le lieu de travail ou encore l'interface (parking, gare) ; viser une bonne situation dans les réseaux (nœud, tronc commun de lignes, niveau urbain et niveau régional).*
- Assurer le fonctionnement des réseaux de transports multimodaux :  
*Eviter l'engorgement du trafic dans les environs sensibles des secteurs d'implantation des ICFF.*

**Le Président.** Nous traitons donc séparément ces 2 amendements.

**Avis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Etant donné que l'implantation des ICFF doit faire l'objet d'une étude plus approfondie, ce qui est mentionné dans le fascicule B, page 185, la CAME propose de rejeter l'amendement.

**Avis du Comité**

**M. Benoît Piller.** Le Comité maintient son texte initial et propose le rejet de l'amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Il y a divergence et je soumetts au vote.

**Vote**

Celles et ceux qui soutiennent l'amendement de M. Nobs et consorts lèvent le carton rouge ; ceux et celles qui soutiennent la version du Comité et de la CAME lèvent le carton vert. Vous avez, à la majorité, rejeté cet amendement. C'est donc la version initiale du Comité qui est acceptée.

**\*\* Amendement de Mmes Marie-Angèle Poupon / Christa Mutter/ Madeleine Genoud-Page et MM. Pierre-Olivier Nobs / Pius Odermatt / Rainer Weibel / Jérôme Hayoz / Jean-Pierre Gauch / Cyril Berton**

**M. Pierre-Olivier Nobs.** La première partie de cet amendement reprenait l'idée des deux précédents qui viennent d'être rejetés, et je propose qu'on la retire. Par contre j'aimerais garder la deuxième puce : « Conditionner tout nouveau grand-générateur ou ICFF à une desserte TP de niveau B ». Si on ne le fait pas, les communes de périphérie vont devenir très attractives et se remplir de centres commerciaux supplémentaires. Par contre, si on le fait, c'est alors un moyen de maîtriser la pléthore de centres que nous connaissons dans l'agglomération.

L'**objectif principal** est d'assurer la vitalité des centralités et de maîtriser le trafic motorisé.

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- **Disposer dès 2018 d'une uniformisation de la tarification pour tous les grands générateurs et ICFF.**
- **Conditionner tout nouveau grand-générateur ou ICFF à une desserte TP de niveau B**
- Développer un réseau de centralités et contribuer à leur vitalité :  
*Implanter les ICFF dans les lieux centraux des agglomérations et des régions.  
Limiter la concurrence territoriale centralité – périphérie.*

- Favoriser une implantation des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine :  
*Implanter les ICFF dans les périmètres compacts des agglomérations.*
- Composer des entités urbaines denses, mixtes et de qualité :  
*Densifier, mixer et composer une entité spatiale de qualité avec la présence des ICFF dans les centralités au niveau des quartiers et de la ville.*
- Augmenter l'attractivité des lieux de vie :  
*Favoriser une offre commerciale de base proche et diversifiée.*
- Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population :  
*Implanter les ICFF d'attraction régionale au centre de gravité des populations.*  
*Minimiser l'éloignement à la jonction autoroutière pour les grands distributeurs et les grands marchés spécialisés lourds ; localiser les ICFF à proximité du réseau routier principal structurant ; éviter les itinéraires d'accès à travers les quartiers sensibles et les centres de localités.*
- Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics ("accessibilité pour tous") :  
*Viser une accessibilité transports publics attractive de niveau régional et de niveau urbain ; assurer un service de base (éviter une offre sur mesure) avec une fréquence suffisante et une distance à l'arrêt acceptable ; permettre notamment de pouvoir accéder à pied et à vélo facilement et agréablement, soit depuis le domicile, le lieu de travail ou encore l'interface (parking, gare) ; viser une bonne situation dans les réseaux (nœud, tronc commun de lignes, niveau urbain et niveau régional).*
- Assurer le fonctionnement des réseaux de transports multimodaux :  
*Eviter l'engorgement du trafic dans les environs sensibles des secteurs d'implantation*

### Position de la CAME

**M. Christoph Allenspach.** La CAME se rallie à la proposition de M. Nobs concernant la deuxième puce.

### Avis du Comité

**M. Benoît Piller.** Bien que ce point soit déjà traité dans le plan cantonal des transports, nous pouvons nous rallier également à cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement modifié. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je constate qu'il n'y a pas de divergence. Cette version modifiée sur la deuxième puce sera intégrée au PA2.

### \*Fascicule A, p. 144, texte liant / Heft A, verbindlicher Text, S. 144

### \*\* Amendement de la CAME

Les objectifs du parc naturel périurbain fluvial de la Sarine sont les suivants :

- Créer un parc naturel périurbain, au sens de l'OParcs, parc fluvial de la Sarine et de ses affluents pour assurer la continuité de l'espace fluvial et sa mise en valeur.
- L'emprise du parc naturel périurbain, dans sa partie centrale à déterminer, est en principe non constructible.
- Il convient dans la mesure du possible de ne pas créer de nouveaux chemins pour la MD dans la zone centrale mais d'utiliser les chemins déjà existants et de laisser des zones de tranquillité stricte pour la faune (réserves naturelles, falaises) afin de conserver la qualité naturelle des milieux.
- Améliorer les connexions piétonnes entre le niveau de la ville et celui de la Sarine.
- Tout projet de nouveau chemin doit faire l'objet d'une pesée d'intérêts.

**M. Christoph Allenspach.** La première puce de ce texte liant pose problème car une grande partie de ce qui devrait être le parc fluvial de la Sarine est aujourd'hui protégé au niveau cantonal ou au niveau

fédéral. Donc ce parc ne pourrait voir le jour sous cette forme. La CAME propose de supprimer cette première puce pour éviter des chemins qui traverseraient cette zone, ce qui est de toute manière impossible. De plus, les aspects paysage n'étant pas encore au centre des préoccupations des projets d'agglomération 2, alors que ce sera le cas des projets d'agglomération 3. Nous proposons également de supprimer la cadre liant de ce texte.

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** Le Comité se rallie à cette proposition d'amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Il n'y a pas de divergence. Cet amendement sera ainsi intégré au PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 146 / Heft A, verbindlicher Text, S. 146**

J'ouvre la discussion sur ce texte liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 147 / Heft A, verbindlicher Text, S. 147**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, pp. 147-148 / Heft A, verbindlicher Text, S. 147-148**

##### **\*\* Amendement de Mme Cécile Thiémard**

**Mme Cécile Thiémard.** Bertigny est considéré à plusieurs endroits dans le \*Fascicule A comme un site stratégique d'agglomération d'exception à développer, à aménager, à construire tandis que l'on considère la colline du Guintzet comme un espace à aménager en parc de verdure, en terrain de sport, un espace vert d'intérêt général. Pour ces raisons je vous demande d'ajouter le texte ci-après « ...excluant les nuisances qui pourraient affecter l'esplanade du Guintzet et les quartiers d'habitations. ».

Les objectifs de l'espace agricole de Bertigny et de la colline du Guintzet sont les suivants :

- L'espace agricole de Bertigny doit être considéré comme faisant partie de la grande entité agricole (et sylvicole) de l'agglomération. A ce titre, il doit faire l'objet des mêmes mesures d'accompagnement, d'encouragement et de protection que la grande entité agricole. L'espace agricole de Bertigny est formé d'une colline glaciaire qui va du Guintzet à l'Hôpital cantonal et d'un vallon traversé par l'A1.
- La colline est l'un des quatre parcs urbains de l'agglomération. Elle comprend le parc habité du Guintzet, avec l'espace des grandes villas institutionnelles à l'ouest du Guintzet et les espaces non construits qui jouxtent l'hôpital. Ce parc urbain de Guintzet-Bertigny est un lieu privilégié avec une dimension de belvédère. Le vallon comprend au sud de l'A1 un versant orienté nord et au nord de l'A1 un versant orienté sud. Cet ensemble qui comprend le site stratégique d'exception de Bertigny doit continuer à fonctionner comme un lieu vert entre la campagne et le parc urbain de Bertigny - Guintzet. Cela n'exclut pas une construction exceptionnelle garantissant la perméabilité verte, visuelle et biologique entre Bertigny - Guintzet **en excluant les nuisances qui pourraient affecter l'esplanade du Guintzet et les quartiers d'habitations. et la campagne.**

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Selon la CAME, le terme de « nuisances » reste très flou. Est-ce que ce sont des nuisances sonores, de la pollution de l'air, etc. ? Est-ce que cela peut exclure par exemple un concert qui pourrait avoir lieu sur une surface au Guintzet ? Pour la CAME tout cela est très peu clair et la commission ne voit pas pourquoi renforcer encore la protection de la colline. Nous recommandons de rejeter l'amendement.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgknecht.** Pour les mêmes motifs, le Comité maintient également le texte initial et vous propose de rejeter cet amendement beaucoup trop particulier.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**Mme Cécile Thiémar.** Pour répondre à M. Allenspach, il s'agit de nuisances liées aux constructions.

**Le Président.** La parole n'est pas demandée, la discussion est close. La CAME et le Comité n'ont plus de commentaires.

#### **Vote**

Je passe au vote. Ceux et celles qui soutiennent l'amendement de Mme Thiémar lèvent le carton rouge ; celles et ceux qui soutiennent la version initiale du Comité et de la CAME lèvent le carton vert. A la majorité, vous avez rejeté l'amendement de Mme Thiémar. C'est donc la version initiale du Comité qui figurera dans la PA2.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 148 / Heft A, verbindlicher Text, S. 148**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 149, / Heft A, verbindlicher Text, S. 149**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, p. 150 / Heft A, verbindlicher Text, S. 150**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule A, texte liant, page 150-151 / Heft A, verbindlicher Text, S. 150-151**

#### **\*\* Amendement de la CAME**

Les ruisseaux de l'agglomération sont classés en trois catégories selon leur potentiel de renaturation et la priorité donnée à leur mise à ciel ouvert :

- Les ruisseaux visibles, en cours de revitalisation ou à revitaliser : les tronçons devant faire l'objet d'intervention seront précisés ultérieurement.
- Les ruisseaux canalisés à renaturer : ils permettront de former des pénétrantes de verdure dans le tissu bâti;
- Les ruisseaux canalisés à potentiel de revitalisation : remettre à ciel ouvert ces ruisseaux enterrés pour assurer la continuité des couloirs biologiques et freiner la perte de la biodiversité.

**M. Christoph Allenspach.** La CAME propose de supprimer le cadre liant. Rendre ces actions liantes est extrêmement difficile, car dans certains quartiers il est impossible de restaurer l'état originel, alors que dans d'autres c'est possible. Il est clair que l'agglomération doit soutenir des démarches entreprises dans cette direction mais elle ne peut pas mettre en place des contraintes aussi fortes que cela.

#### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité se rallie à cette proposition de la CAME

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cette proposition de supprimer le caractère liant de ce cadre. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version de l'amendement proposé par la CAME qui sera intégrée au PA2.

#### **\*Fascicule, texte liant, p. 153/ Heft A, verbindlicher Text, S. 153**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.



**\*Fascicule A, texte liant, p. 154 / Heft A, verbindlicher Text, S. 154**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 154 / Heft A, verbindlicher Text, S. 154**

**\*\* Amendement de la CAME**

Les objectifs pour les milieux naturels sont les suivants :

- ~~Préserver~~ Intégrer les intérêts de protection de la nature et du paysage dans les processus de planification de l'agglomération.
- Favoriser la mise en valeur de ces richesses naturelles à l'intérieur du tissu bâti.
- ~~Intégrer~~ Encourager dans les projets de développement la remise à ciel ouvert des ruisseaux.

**M. Christoph Allenspach.** Il s'agit ici de retouches sur les mots utilisés. La CAME vous propose de remplacer le mot « préserver » par « intégrer » dans la première puce et dans la troisième puce, remplacer « intégrer » par « encourager ». Ces modifications ne doivent en rien changer le fait que l'Agglomération doit veiller à protéger la nature.

**Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité se rallie.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cette proposition d'amendement. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. L'amendement de la CAME est donc accepté et figurera dans la PA2.

**\*Fascicule A, carte liante, p 155 / Heft A, verbindliche Karte, S. 155**

Les membres du Conseil d'agglomération de Guin ont retiré leur amendement. J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée. La discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 155 / Heft A, verbindlicher Text, S. 155**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

**\*Fascicule A, texte liant, p. 156 / Heft A, verbindlicher Text, S. 156**

**\*\* Amendement de la CAME**

Des enjeux liés à la qualité de l'air découlent les objectifs suivants :

- Respect des émissions de polluants atmosphériques (NO<sub>2</sub> et PM<sub>10</sub>) sur l'ensemble du territoire de l'agglomération en-dessous des valeurs fixées par l'OPair (Ordonnance sur la Protection de l'air), en particulier dans les lieux à forte concentration de trafic, de population et d'emploi (application du plan de mesures OPair).
- **La politique de transport de l'Agglomération, notamment le stationnement, contribue à réduire les émissions globales de gaz à effet de serre.**
- ~~Réduction d'ici à 2020 des émissions globales de gaz à effet de serre rapportées au nombre d'habitants d'au moins 20% par rapport à celles de 1990 (proposition du Conseil fédéral dans le cadre de la révision de la Loi sur le CO<sub>2</sub>).~~

**M. Christoph Allenspach.** La CAME vous propose pour la deuxième puce un nouveau texte et de tracer la troisième puce de cet encadré.

### **Position du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité se rallie également aux propositions de la CAME.

**Le Président** J'ouvre la discussion sur cette proposition d'amendement.

**M. Rainer Weibel.** Je m'oppose à cette phrase bien qu'elle paraisse jolie. Procéder ainsi réduit à néant tous les efforts en la matière. Cette deuxième puce sous cette forme est un mensonge. Je m'oppose à cet amendement.

**M. Jean-Pierre Gauch.** On m'a dit auparavant qu'il fallait être plus précis en matière de chiffres. Là je vois que « la politique de transport de l'Agglomération, notamment le stationnement, contribue à réduire les émissions globales de gaz à effet de serre. » A quel pourcentage ? Quelle quantité ? A mon avis il faut des objectifs chiffrés. Là je n'en vois pas ! Je m'oppose également à cet amendement.

**M. Pius Odermatt.** L'objectif pourrait effectivement s'orienter sur le niveau fédéral. Par rapport à 1990 jusqu'en 2020 une réduction à 20% et une réduction de 40 % jusqu'en 2030. Cela constituerait un objectif chiffré.

**Mme Christa Mutter.** La troisième phrase qui vient d'être biffée est le minimum demandé par la Confédération. Avec ce dernier amendement je crois que la CAME se ridiculise définitivement.

**M. Michel Moret.** Je crois qu'il faut faire attention aussi à la façon dont on se ridiculise. Une proposition du Conseil Fédéral reste une proposition qui doit encore passer au Parlement. On ne va pas s'engager sur des valeurs qui seront peut-être refusées ensuite par le Parlement. Je crois qu'on serait aussi assez ridicule dans ce sens là.

**Mme Christa Mutter.** J'aimerais juste préciser à l'intention de notre collègue que la loi sur le CO2 a été adoptée et que le délai référendaire sera bientôt échu.

**Le Président.** La parole n'est plus demandée. La discussion est close.

### **Avis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Là il y a effectivement un malentendu. La CAME a eu l'information qu'il s'agissait d'une proposition du Conseil Fédéral. On ne savait pas que la loi avait été adoptée. Dans ce cas on doit de toute façon se soumettre à cette loi. S'il y a des normes de la Confédération, l'agglomération y est de toute façon soumise. Nous retirons donc notre amendement.

### **Avis du Comité**

**M. Jean Bourgnecht.** Le Comité, suite à cette nouvelle information maintient son texte initial.

**Le Président.** Je constate qu'il n'y a plus de divergence. C'est le texte initial qui est accepté.

### **\*Fascicule A, texte liant, p 156 / Heft A, verbindlicher Text, S. 156**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

### **\*Fascicule A, texte liant, p. 157 / Heft A, verbindlicher Text, S. 157**

J'ouvre la discussion sur cette partie liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

### **\*Fascicule A, texte non liant, page 100 / Heft A, unverbindlicher Text, S. 100**

**Le Président.** Nous avons reçu un amendement de Mme Schneuwly que nous avons décidé de ne pas traiter parce qu'il concernait une partie non liante. Mme Schneuwly a réagi auprès du Bureau pendant la séance. Elle a raison, nous n'avons pas compris le sens de son amendement. En fait, elle voulait rendre une partie non liante, liante. Cela concerne la page 100.

### **\*\* Amendement de Mme Eleonora Schneuwly-Ashwanden**

Vorgeschlagener Text :

„Für Bourguillon ist die Anbindung an das Stadtbusnetz mit einem Taktfahrplan von 15 Minuten vorgesehen.“

**Mme Eleonora Schneuwly-Ashwanden :** Ich möchte mich für den Formfehler entschuldigen, den ich begangen habe und bitte Sie nochmals das Schema des öffentlichen Verkehrs anzuschauen, mit dem Anliegen, dass Bourguillon, ein Wohnquartier, das zur Stadt gehört, an das Busnetz der Stadt

angebunden wird. Bourguillon ist ein Wohnquartier, das vor rund fünfzehn Jahren eingezont wurde und mittlerweile überbaut ist. Viele Leute wohnen jetzt dort, hauptsächlich junge Familien. Wir stehen nun einfach vor dem Problem, das schon seit vielen Jahren besteht, dass wir immer noch und ausschliesslich nur den Regionalbus haben. Es ist die Linie 127, d. h. wir haben jede halbe Stunde einen Bus, der auf den SBB-Fahrplan und die Abfahrtszeiten in Richtung Bern ausgerichtet ist. Wenn man also in die andere Richtung fahren will, dann hat man das Nachsehen. Mein konkreter Vorschlag ist, der auch von den Einwohnern von Bürglen/Bourguillon breit unterstützt wird, unter erstens die Anbindung an das Busnetz der Stadt und zweitens eine Linie, die analog dem Sekundärnetz mit einem Viertelstundentakt bedient wird.

#### **Position de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Le réseau à l'horizon 2018, voire 2030 n'est pas affiné. Ce travail est toujours en cours d'élaboration. Dans des textes liants, il n'est fait nulle part mention de lignes avec des cadences. Nous ne voulons pas nous engager pour une seule ligne vers Bourguillon. La CAME recommande donc de rejeter l'amendement.

#### **Position du Comité**

**M. Benoît Piller.** La desserte de Bourguillon est étudiée actuellement dans un concept global des TP : de nouvelles lignes pourraient voir le jour dans un avenir proche. Ici nous ne pouvons pas faire figurer une ligne précise et une cadence donnée dans un cadre liant. Nous proposons de rejeter cet amendement.

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**M. Rainer Weibel.** J'aimerais vraiment soutenir l'amendement de Mme Schneuwly pour la raison suivante. J'étais au Conseil Général il y a 20 ans. On a alors fait pour ce secteur un PAD;et promis un transport public pour Bourguillon. M. Marcel Clerc a fait voter sur ce projet et maintenant on fait de nouveau des plans pour 2030. Je pense que si on veut envisager le futur, on est obligé d'accepter cette proposition.

**Le Président.** La parole n'est plus demandée, la discussion est close.

#### **Avis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Si le réseau est vraiment terminé et fixé sur une certaine cadence on devra certainement mettre dans un texte liant toutes les lignes avec leurs cadences. On attend que l'ensemble soit terminé. Ce sera certainement autre chose lors de la prochaine révision.

#### **Avis du Comité**

**M. Benoît Piller.** On comprend les arguments de gens du quartier de Bourguillon, mais il n'y a pas de raison de traiter ce quartier de manière spécifique. Pour cette raison nous vous invitons à rejeter l'amendement.

#### **Vote**

Je passe au vote. Celles et ceux qui acceptent l'amendement de Mme Schneuwly-Aschwanden lèvent le carton rouge ; celles et ceux qui sont en faveur de la version initiale du Comité et de la CAME lèvent le carton vert. Vous avez rejeté à la majorité l'amendement déposé par Mme Schneuwly-Aschwanden. C'est la version initiale du Comité qui est acceptée.

#### **\*Fascicule B, texte liant, p. 161 / Heft A, verbindlicher Text, S. 161**

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez accepté la version initiale du Comité.

#### **\*Fascicule B, carte liante, p. 162 / Heft A, verbindliche Karte, S. 162**

J'ouvre la discussion sur cette carte liante. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez accepté la version initiale du Comité.

#### **\*Fascicule B, texte liant, pp. 173-174, / Heft A, verbindlicher Text, S. 173-174**

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez accepté la version initiale du Comité.

**\*Fascicule B, texte liant, p. 174 / Heft A, verbindlicher Text, S. 174**

J'ouvre la discussion sur ce cadre liant. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Vous avez accepté la version initiale du Comité.

**\*Fascicule B, texte non liant, page 184 / Heft B, unverbindlicher Text, S. 184**

**\*\* Amendement de la CAME**

**Concept ferroviaire à long terme (STE, dès 2013) :** L'ossature ferroviaire de l'Agglomération est un des éléments centraux de la conception territoriale de l'Agglomération et doit jouer un rôle structurant pour son développement futur. Afin d'exploiter pleinement cette infrastructure, il est nécessaire que le Canton (STE), l'Agglomération et les entreprises de transports concernées (CFF et tpf) réalisent une étude sur le développement de l'offre ferroviaire à long terme. Il s'agit notamment pour chaque étape de développement de définir l'offre à mettre en place, les besoins en infrastructures, les horaires du réseau, les synergies avec le réseau TP routier, les coûts d'exploitation et d'entretien, etc.

**M. Christoph Allenspach.** Il s'agit d'un texte non liant. Nous suggérons d'ajouter : « **Etudier notamment la desserte du Plateau d'Agy par une halte située sur la ligne Fribourg-Belfaux des TPF et des CFF. Ainsi que l'opportunité d'une halte sur l'axe entre Villars-sur-Glâne et la Gare de Fribourg.** »

**Le Président.** J'ouvre la discussion sur cet amendement.

**Mme Christa Mutter.** Je trouve que cet amendement introduit des choses qui ne sont pas réfléchies. On a refusé de regarder d'autres projets prioritaires des TP alors je ne pense pas qu'il soit utile de rajouter ces deux idées qui ont un degré de maturité moindre que d'autres et qui ne sont pas tout à fait logiques dans le reste du réseau étudié.

**M. Michel Moret.** A mon avis, il faudrait rester cohérent jusqu'à la fin. On est tous fatigués. Comme il ne s'agit pas d'un texte liant, je ne serais pas entré en matière.

**Le Président.** La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée, la discussion est close.

**Avis de la CAME**

**M. Christoph Allenspach.** Il s'agit simplement de renforcer les études concernant le réseau ferroviaire. Ce sont des exemples certes. Il est vrai qu'on pourrait en ajouter d'autres.

**Avis du Comité**

**M. Benoît Piller.** Le Comité accepte ce nouveau texte.

**Le Président.** Je constate qu'il y a divergence dans la salle. Certains souhaiteraient qu'on ne vote pas cet amendement ou qu'on le refuse.

**Vote**

Je passe au vote. Celles et ceux qui acceptent l'amendement de la CAME soutenu par le Comité lèvent le carton vert ; celles et ceux qui soutiennent la position de Mme Mutter et souhaitent garder la version initiale du texte lèvent le carton rouge. Vous avez accepté à la majorité l'amendement proposé par la CAME. C'est ce nouveau texte qui constituera le PA2.

Nous sommes arrivés au terme de l'analyse de ces parties liantes et je vous en remercie.

**4.6. Projet d'arrêté / Beschlussentwurf**

Vous avez reçu ce projet d'arrêté. Je commencerai par l'article premier : « Le Conseil d'agglomération adopte le projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg (PA2). »

J'ouvre la discussion sur cet article. La parole n'est pas demandée.

L'article premier est accepté.

Article second : « Le PA2 est transmis au Conseil d'Etat du canton de Fribourg pour approbation. Il est transmis l'Office fédéral du développement territorial pour évaluation. »

J'ouvre la discussion sur cet article.

**M. Daniel Gander.** Les importants et volumineux dossiers concernant le Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération démontrent tous les efforts entrepris, par les divers intervenants, pour mettre en place

les grandes lignes du plan directeur régional du Grand Fribourg. Merci à toutes et tous pour l'immense travail réalisé.

Les autorités de l'Agglo se sont penchées, dans le but du développement durable, sur les différentes thématiques, telles celles de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement.

A la lecture des dossiers, notre attention a cependant été retenue par le concept global des transports collectifs et individuels, la mobilité douce et la politique du stationnement.

Aussi, je me permets, au nom de la majorité de notre groupe et au nom de nombreuses et citoyennes et de nombreux citoyens de Fribourg-Ville qui m'ont interpellé, de soulever ce qui suit :

Nous faisons remarquer que les nombreuses mesures d'accompagnement qui feront suite à l'ouverture du pont de la Poya ne feront que reporter la circulation sur les communes voisines, ceci tout en créant de nouveaux bouchons, notamment dans les secteurs de Moncor, Cormanon, route de la Glâne et Fonderie. Quant à la fermeture totale des axes principaux, comme l'avenue de la Gare, une partie de la rue de Morat, la traversée de la Basse-Ville et le pont de Zaehringen, ces mesures vont générer de nombreuses difficultés pour le trafic motorisé, ceci en ville et ses abords.

Trop restrictives, et notamment plus sévères à Fribourg ces mesures, si elles sont la panacée de certains milieux politiques, vont automatiquement créer des conflits entre les usagers de la route, les autorités, les citoyens et les différents acteurs professionnels qui exercent au centre-ville.

**Le Président.** M. Gander, je m'excuse, mais on traite le projet d'arrêté, on est à l'article second. C'est peut-être un message que vous voulez délivrer dans les divers.

**M. Daniel Gander.** Mon propos concerne l'arrêté dont nous discutons.

*Murmures dans la salle*

**M. Daniel Gander.** Alors vous permettez que je continue ?

**Le Président.** Si vous terminez très rapidement.

**M. Daniel Gander.** Mon intervention a pour objet de dire que notre groupe regrette la transmission et l'acceptation de ce projet. Je la terminerai donc.

En matière de transports publics nous relevons notamment un manque de volonté dans la mise en place de voies indépendantes sur les axes principaux et, qu'en lieu et place, il est préférable de créer des arrêts sur chaussée pour entraver encore plus la circulation individuelle.

Les nombreuses restrictions, les limitations abusives de la vitesse feront que les usagers ne seront pas les seuls à subir les problèmes engendrés par ces mesures. Et les transports publics bondés, qui manquent et manqueront de places aux heures de pointes, ne sont et ne seront non plus pas privilégiés par les passagers, comme les handicapés, ceux qui se rendent au travail, qui vont faire leurs courses ou vont pratiquer d'autres activités. Certains, après cet inconfort, préféreront retrouver le calme de leurs véhicules ou utiliseront d'autres moyens, car en plus les TP ne sont pas bon marché et les P+R sont encore des pompes à fric dissimulées pour les vaches à lait que sont les automobilistes.

En Ville encore, concernant la politique du stationnement, les mesures dissuasives tendent à supprimer de nombreuses places de parc en surface, ce qui privilégie ainsi les parkings collectifs.

Ces contraintes supplémentaires nous font demander ce qu'il adviendra des divers commerces de la Ville qui ne sont pas proches du centre et dont le stationnement sera réduit au minimum? Et que dire de l'accès aux établissements scolaires et médicaux, aux cafés-restaurants, laboratoires et cabinets de médecins et d'avocats? Ces mesures trop sévères inciteront certains d'entre eux, et j'en passe, à quitter la Ville pour s'installer en périphérie. Et comme le temps c'est de l'argent, tous les représentants, livreurs, entrepreneurs, industriels et autres devront aussi revoir leurs moyens de transports et les frais qui en découlent. Et qui donc payera la facture ?

Il est à relever en plus que les usagers motorisés, dont le nombre est toujours en augmentation par rapport à la démographie galopante, paient des impôts sur leurs véhicules pour l'aménagement et l'entretien du réseau routier. Pourtant, aujourd'hui, ces impôts semblent être détournés et affectés à d'autres usages.

Notons en plus que la prise en compte du volet financier de toutes ces mesures est aussi un enjeu très important. Ce qui fait que nous posons la question suivante : « est-ce que la Ville aura les moyens de ces ambitions » ?

Dans le projet qui nous est présenté, nous nous demandons si le fait d'entraver de la sorte les déplacements privés ne se retournera-t-il pas, in fine, contre les autorités tant communales que régionales ? Ou bien faudra-t-il, pour faire changer un peu la vision actuelle, quelques manifestations d'indignés?

Relevons, pour notre part, que nous avons toujours plaidé pour une complémentarité non dogmatique en matière de transports, ceci en présentant des propositions, tel le maintien du trafic sur le pont de Zaehringen, ceci dans le sens route des Alpes – carrefour du Grand-Pont, et d'autres qui semblent ne pas avoir été retenues.

Vu ce qui précède et en conséquence, nous nous prononçons contre l'acceptation et la transmission de ce Projet d'agglomération, trop restrictif et trop contraignant, pour la Ville de Fribourg, en matière de circulation, de mobilité et d'aménagement routiers.

**Le Président.** M. Messer, vous avez demandé la parole sur ce deuxième article.

**M. Marc-Antoine Messer.** Vous me permettez aussi quelques mots personnels un peu amers en cette fin de longue séance. J'ai l'impression que c'est à la curée de l'esprit de l'agglomération que nous avons assisté ce soir. Nous avons volontairement fortement amoindri le projet soumis. Nous avons libéralisé la politique de stationnement. Nous avons refusé d'orienter notre développement dans le sens de la durabilité. J'espère que nous sommes tous bien conscients que nous n'avons pas amélioré notre chance de faire accepter notre projet à Berne et de loin. Pour autant, et je veux me distancer des propos que mon collègue précédent a tenus, ce projet continue de porter des avancées importantes notamment en matière de transport en commun qui ont en parti ce soir échappé aux ciseaux de notre assemblée. Pour ces raisons je vous demande d'accepter la transmission de ce projet à Berne.

**Le Président.** La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. Titres et considérants. J'ouvre la discussion. La parole n'est plus demandée. Nous allons donc procéder au vote final.

#### **Vote final**

Nous sommes 44. Celles et ceux qui acceptent ce PA2 et acceptent de le transmettre à l'ARE et au Conseil d'Etat s'expriment en levant le carton vert ; celle et ceux qui refusent la transmission votent avec le carton rouge.

Vous avez accepté ce projet et sa transmission par 32 oui, 4 non et 8 abstentions.

Je vous remercie infiniment pour la qualité de ces débats et surtout une grande discipline.

#### **5. Divers / Verschiedenes**

Est-ce que quelqu'un souhaiterait encore s'exprimer dans les divers ? Visiblement cela ne semble pas être le cas. Je tiens encore une fois à vous réitérer mes plus sincères remerciements pour le travail que vous avez effectué non seulement ce soir mais les mois précédents. Je réitère mes remerciements à tout le personnel de l'Agglomération. Je vous souhaite une très bonne nuit, au plaisir de vous revoir à notre prochaine séance. Rendez-vous le 26 avril. Bonne soirée, bonne nuit. Ich danke Ihnen für ihre Aufmerksamkeit.

La séance est levée à 00.50

La Secrétaire générale :



Corinne Margalhan-Ferrat