
Séance du Conseil d'agglomération de Fribourg
Sitzung des Agglomerationsrats Freiburg

Date : Mercredi 25 septembre 2013 / Datum: Mittwoch 25. September 2013

Lieu : Halle de Gym, Matran / Ort: Turnhalle, Matran

Présidence / Präsidentschaft:

M. Sébastien **Dorthe**, Président, Matran

M. Jean-Claude **Spicher**, Vice-président, Corminboeuf

Mme Corinne **Margalhan-Ferrat**, Secrétaire générale et directrice administrative

Membres du Conseil d'agglomération / Mitglieder des Agglomerationsrats:

Commune d'Avry

Mme Geneviève **Renevey** et M. Marc-Antoine **Messer**

Commune de Belfaux

Mme Anne-Lise **Meyer** ainsi que MM. Dominique **Corpataux**, Florian **Emonet** et Christian **Maître**

Commune de Corminboeuf

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

Commune de Düdingen

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

Commune de Fribourg

Mmes Madeleine **Genoud-Page**, Adeline **Jungo**, Christa **Mutter**, Eleonora **Schneuwly-Aschwanden** et Cécile **Thiémard** ainsi que MM. Christoph **Allenspach**, Cyril **Berton**, Jean-Pierre **Gauch**, Christophe **Giller**, Pierre-Olivier **Nobs**, Pius **Odermatt**, Rainer **Weibel** et Pascal **Wicht**

Commune de Givisiez

Mmes Eva **Berclaz** et Suzanne **Schwegler** ainsi que MM. Eric **Mennel** et Jean-Daniel **Wicht**

Commune de Granges-Paccot

MM. André **Demierre** et Alexis **Overney**

Commune de Marly

MM. Jean-Marc **Boéchat**, Kurt **Sager**, Bertrand **Späth** et Lionel **Walter**

Commune de Matran

MM. Sébastien **Dorthe** et Daniel **Guillet**

Commune de Villars-sur-Glâne

MM. Marc'Aurelio **Andina**, Adrian **Etter**, Benjamin **Gasser**, François **Grangier**, Dimitri **Küttel** et Bruno **Marmier**

Excusé-e-s / Entschuldigt:

Pour le Conseil d'agglomération : le Vice-Président M. Jérôme **Hayoz**, Mmes Béatrice **Acklin Zimmermann** et Marie-Angèle **Poupon** ainsi que MM. Nicolas **Bapst**, François **Maridor**, Michel **Moret** et Eric **Romanens**

Pour le Comité d'agglomération : M. Jean-Bernard **Schenevey**.

Ordre du jour / Tagesordnung:

- 1) Ouverture de la séance et salutations
- 2) Approbation du procès-verbal de la séance du 23 mai 2013
- 3) Communications
 - 3.1 Communications du Président du Conseil d'agglomération
 - 3.2 Communications du Président du Comité d'agglomération
- 4) Elections au Conseil d'agglomération
 - 4.1 Election au Bureau du Conseil

- 4.2 Election à la Commission financière
- 5) Mandat de prestations de TP avec les communes non membres
 - 5.1 Préavis de la Commission financière
 - 5.2 Préavis de la Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement
 - 5.3 Position du Comité
Rapporteurs : MM. Benoît Piller et Kuno Philipona, responsables du DAEM
 - 5.4 Examen du message N°19 du Comité en vue de la ratification des contrats de prestations TP Agglo/communes non membres
 - 5.5 Ratification des contrats de prestations entre l'Agglomération et les communes non membres
- 6) Adoption du budget 2014 de l'Agglomération
 - 6.1 Présentation du message N°18 du Comité en vue de l'adoption du budget 2014
Rapporteur : M. Albert Lambelet, responsable DF&RH
 - 6.2 Préavis de la Commission financière
 - 6.3 Préavis de la Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement
 - 6.4 Examen de détail
 - 6.5 Examen et vote des arrêtés
- 7) Information sur le plan financier
 - 7.1 Position du Comité. Rapporteur : M. Albert Lambelet, responsable du DF&RH
 - 7.2 Préavis de la Commission financière
- 8) Réponse du Comité au postulat relatif à la planification d'un réseau de voies en site propre pour les bus (N°Post_Leg.2011-2016_2012_013)
 - 8.1 Position du Comité. Rapporteur : M. Benoît Piller
 - 8.2 Avis des auteurs : Mme Christa Mutter et M. Rainer Weibel
- 9) Transmission du postulat relatif à l'étude d'un réseau de transport automatisé de type "Transport Automatique Personnalisé / de Groupe" pour l'Agglomération de Fribourg (N°Post_Leg 2011-2016_2013_016)
 - 9.1 Position des auteurs : MM. Cyril Berton, François Grangier, Dimitri Küttel, Marc Antoine Messer et Michel Moret
 - 9.2 Position du Bureau
 - 9.3 Position du Comité
 - 9.4 Vote de transmission
- 10) Divers

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

Le Président. J'ouvre la séance à 19h32. Monsieur le Président du Comité d'agglomération, Mesdames et Messieurs les membres du Comité d'agglomération, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération, chers collègues. Ich heisse Sie in Matran herzlich willkommen und begrüsse ganz besonders auch die deutschsprachigen Mitglieder unserer Versammlung, die hier in der Minderheit vertreten sind. Auch unsere Gemeinde, Matran, zählt schliesslich zu den Minderheiten in der Agglomération. Je vous souhaite une cordiale bienvenue à Matran et vous rappelle qu'un apéritif vous sera offert à l'issue de cette séance.

Je vous informe que, malheureusement, M. Hayoz, le Vice-Président de notre Conseil, est absent ce soir. Par conséquent, le Bureau du Conseil vous propose de désigner M. Spicher pour officier en tant que Vice-Président pendant la présente séance.

Vote : celles et ceux, qui s'opposent à la proposition du Bureau de désigner M. Spicher pour officier ce soir en tant que Vice-Président, sont priés de lever la main. Personne ne se manifeste. M. Spicher officiera donc ce soir en tant que Vice-Président.

Comme indiqué lors du dernier Conseil, je vous adresse quelques mots suite à mon entrée en fonction en tant que Président du Conseil. Je suis fier de présider ce conseil, qui a reçu de bonnes nouvelles durant cet été de la Confédération. Avec notre Projet d'agglomération de deuxième génération, nous sommes passés du « Cancre de Jacques Prévert » au statut de très bon élève. Nous pouvons tous nous en réjouir. Pour ce faire, il aura fallu remplir plus qu'un tableau noir. Ensemble, nous avons réussi à « faire avancer notre bateau » comme aurait pu le dire notre ancien Président M. Andina. Cependant, ne nous reposons pas sur nos lauriers et continuons d'avancer encore. À ce titre, toutes les communes doivent, dès à présent, collaborer

concrètement à la mise en œuvre du Projet d'agglomération. Ceci passe notamment par la réalisation de mesures d'infrastructures de transport.

Nous devons également, afin de nous maintenir au niveau de très bon élève, retoucher nos manches pour développer notre Projet d'agglomération de troisième génération. Il faudra alors être conséquent dans nos choix d'aujourd'hui. Notre travail devra s'inscrire dans une optique évolutionnaire et non révolutionnaire. Nos projets devront donc être raisonnables et réalisables. Nous devons également être pragmatiques, faire preuve de bon sens et pouvoir faire cohabiter les intérêts des uns avec ceux des autres, notamment dans le domaine de la mobilité ou de l'aménagement du territoire. Ainsi, nous pourrions faire partie des premiers artisans d'un centre cantonal fort ; d'ailleurs, nous nous sommes réjouis de lire dans la presse que le Conseil d'Etat était favorable au concept de centre cantonal fort et disposé à soutenir notre agglomération. Pour ce faire, les intentions et les grandes théories, notamment autour des transports publics, sont insuffisantes ; le Conseil d'Etat doit agir. Il doit réaliser des mesures concrètes et donner les moyens de les développer, particulièrement au travers du subventionnement cantonal des transports publics ou de la réalisation de la deuxième étape du RER. Il s'agira également de tenir compte du secteur économique car le bien-être de la population est intimement lié à la question de l'emploi. Le maintien de bonnes conditions cadres est l'un des enjeux majeurs d'un centre cantonal fort. Il faudra être attentif aux besoins des entreprises et artisans de notre agglomération. Nous devons être fiers du travail que l'Agglomération a déjà réalisé car il « porte ses fruits » et légitime progressivement notre institution. Cependant, de l'ouvrage nous attend encore dans les mois et années à venir. Meine Damen und Herren. Heute Abend habe ich viel über die Arbeit geredet, nun müssen wir Abend wirklich zu Arbeit, das heisst zu unsere Debatten, übergehen. Ich wünsche Ihnen dabei viel Erfolg und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Pour le Conseil d'agglomération sont excusés Mmes Béatrice Acklin Zimmermann et Marie-Angèle Poupon ainsi que MM. Nicolas Bapst, Jérôme Hayoz, François Maridor, Michel Moret et Eric Romanens. Pour le Comité d'agglomération est excusé M. Jean-Bernard Schenevey.

La séance de ce soir a été valablement convoquée par courrier du 5 septembre 2013. Comme le quorum est manifestement atteint, nous pouvons valablement siéger. Avez-vous des remarques à exprimer quant à l'ordre du jour de la présente séance figurant sur la convocation ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée. Cet ordre du jour est ainsi accepté.

Le premier point de l'ordre du jour est maintenant absout.

2. Approbation du procès-verbal de la séance du 23 mai 2013 / Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 23. Mai 2013

Le Président. Avez-vous des remarques concernant le procès-verbal de la séance du 23 mai 2013 ? Ce n'est pas le cas.

Vote : celles et ceux qui acceptent le procès-verbal de la séance du 23 mai 2013 sont priés de lever la main.

Le procès-verbal de cette séance est approuvé, à l'unanimité, avec les remerciements d'usage à sa rédactrice.

Ce deuxième point de l'ordre du jour est également absout.

3. Communications / Mitteilungen

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

Le Président. Le Bureau a deux informations à vous communiquer. Le Règlement du Conseil d'agglomération, révisé le 28 novembre 2012, n'a pas encore été approuvé par le Conseil d'Etat. De ce fait, nous appliquerons, ce soir, le règlement qui a été adopté le 13 novembre 2008.

Les prochaines séances du Conseil d'agglomération se dérouleront le 5 décembre 2013 ainsi que les 10 avril, 12 juin, 9 octobre et 4 décembre 2014.

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

M. René Schneuwly. L'heure de vérité va succéder à l'heure de gloire. Nous sommes fiers du résultat du Projet d'agglomération de deuxième génération, qui a été très bien accueilli par la

Confédération. En effet, cette dernière nous a promis environ CHF 26 millions de subventions, qui ne seront réellement versées qu'au moment de la réalisation de chaque projet. Cette réalisation relève, tout d'abord, des communes. Elles devront faire le nécessaire de concert avec l'Agglomération pour que se réalisent les mesures prévues dans le Projet d'agglomération de première génération et celui de deuxième génération. Je vous rappelle que le Projet d'agglomération de première génération n'a pas été élaboré seulement par l'Agglomération. Il l'a été aussi par les services de l'Etat. Ce projet n'a pas été inutile. En effet, son dépôt, fin 2007, a permis de maintenir en mesure urgente le Projet Poya. Alors que nous voyons cet ouvrage se terminer et que sa mise en service est proche, nous ne devons pas oublier que ce projet n'aurait sans doute pas vu le jour sans la décision courageuse de l'Assemblée constitutive de l'Agglomération. Le projet de la halte ferroviaire de Saint-Léonard avait aussi été salué à l'occasion de ce premier projet d'agglomération. Les travaux y relatifs devraient se terminer pour une mise en service à l'occasion de l'horaire 2015 des transports publics.

Je voudrais adresser mes plus vifs remerciements à toutes celles et ceux ayant contribué au succès de ce projet, à mes collègues, à nos collaborateurs et collaboratrices, à vous membres du Conseil pour avoir accepté de siéger le 26 janvier 2012 à Marly jusqu'à environ 1h30 du matin. Je voudrais également vous remercier pour la patience et l'efficacité dont vous avez fait preuve et sans lesquels nous ne serions sans doute pas arrivés à ce résultat. Je remercie également M. Jean-Daniel Wicht, notre ancien Président, pour l'efficacité teintée de fermeté avec laquelle il avait alors mené les débats.

Le Président. Ce troisième point de l'ordre du jour est absent.

4. Elections au Conseil d'agglomération / Wahlen in den Agglomerationsrat

4.1 Election au Bureau du Conseil / Wahl in das Ratsbüro

Le Président. Je vous rappelle que l'élection au Bureau a lieu suite à la démission de M. Jacques Vultier, membre du Conseil de la commune de Matran.

- **Présentation des candidat-e-s / Vorstellen der Kandidatinnen und Kandidaten**

Le Président. À ce jour, le Bureau a reçu seulement la candidature de M. Daniel Guillet de la délégation de Matran. Y-a-t-il d'autres candidatures ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Je prie M. François Grangier de présenter ce candidat.

M. François Grangier. J'ai le plaisir, au nom de la commune de Matran, de vous présenter la candidature au Bureau de M. Daniel Guillet. Agé de 57 ans, M. Guillet exerce la profession de technicien en radiologie médicale (TRM). Il travaille en tant que chef TRM dans le service de radiologie de l'HFR. M. Guillet habite la commune de Matran depuis 13 ans. Engagé politiquement, il a été Conseiller communal de 2004 à 2011 sous la bannière de l'entente communale. Durant son mandat, il était en charge des dicastères de la santé et du social. En 2010, suite à des changements à la tête de l'exécutif de Matran, il a été élu par les membres du Conseil communal pour représenter la population de Matran. Je vous recommande donc de soutenir sa candidature au Bureau. Le menu de ce soir étant chargé, je vous épargnerai une nouvelle intervention en vous mentionnant, d'ores et déjà, que M. Guillet est également candidat à l'élection à la Commission financière.

- **Election / Wahl**

Vote : ont été délivrés 42 bulletins, qui sont tous valables. La majorité absolue est à 22 voix.

M. Daniel Guillet est élu comme membre du Bureau du Conseil d'agglomération avec 42 voix (applaudissements).

4.2 Election à la Commission financière / Wahl in die Finanzkommission

Le Président. Le Bureau a là aussi reçu une seule candidature, celle de M. Guillet. Y-a-t-il d'autres candidatures ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

- **Election / Wahl**

Vote : ont été délivrés 43 bulletins. La majorité absolue est à 22 voix.

M. Daniel Guillet est élu à la Commission financière avec 41 voix (applaudissements).

Le Président. Ce quatrième point est absent.

5. Mandat de prestations de TP avec les communes non membres / Leistungsaufträge für den ÖV mit Nichtmitgliedgemeinden

5.1 Préavis de la Commission financière / Stellungnahme der Finanzkommission

M. Jean-Pierre Gauch. Conformément à l'Art. 7 al.1 du Règlement de la Commission financière de l'Agglomération de Fribourg, la Commission financière s'est réunie, les 9 et 16 septembre 2013, pour prendre connaissance et discuter sous l'angle financier du message du Comité N°19 du 22 août 2013, en vue de la ratification des contrats de prestations de transport public entre l'Agglomération et les communes de Grolley, St. Ursen et Tafers. Après délibération, la Commission est, à l'unanimité, favorable à la ratification des contrats de prestations de transport public entre l'Agglomération et les communes de Grolley, St. Ursen et Tafers, tels que présentés dans le message N°19 du Comité du 22 août 2013.

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

M. Christoph Allenspach. La CAME a pris connaissance des contrats proposés aux communes non membres de Grolley, St-Ursen et Tafers. Elle indique que deux variantes de contrat ont dû être établies pour la commune de Tafers. Elle rend attentif sur la difficulté de définir les coûts des prestations demandées. Cela nécessite un important travail de coordination entre les communes concernées, le canton et les tpf. Jusque-là, l'Agglomération de Fribourg prenait à sa charge ce travail de coordination. La CAME relève le temps nécessaire à la mise au point de ces contrats entre les différents partenaires et estime que l'Agglomération n'a aucun intérêt immédiat à gérer les mandats de prestations avec les communes non membres. C'est pourquoi la CAME soutient le Comité lorsque ce dernier envisage dès 2015 de ne plus coordonner ce travail et de laisser les tpf et les communes concernées négocier entre eux directement. Par la suite, les communes non membres auraient toujours la possibilité de devenir membre afin de bénéficier des prestations de l'Agglomération. Pour l'année 2014, la CAME invite le Conseil à ratifier les contrats de prestations signés par les communes non membres. Die KRMU wurde informiert dass die Leistungsaufträge mit den Gemeinden sehr aufwendig sind. Die komplizierte Berechnungen und Verhandlungen haben mindestens zwei Wochen genommen. Die Kommission ist deshalb mit dem Komitee einig, dass die Agglomeration die Leistungsaufträge nicht mehr selber weiterführen will. Wir sind ebenfalls der Ansicht, dass die Gemeinden in Zukunft direkt mit den tpf verhandeln sollen. Für die Leistungsaufträge 2014, empfehlen wir allerdings Annahme.

5.3 Position du Comité / Standpunkt des Vorstands. Rapporteurs / Berichterstatter: M./Herr Benoît Piller et/und M./Herr Kuno Philipona, responsables du DAEM / Verantwortliche des ARUM

M. Kuno Philipona. Die Gemeinderäte der Nichtmitgliedgemeinden, Grolley, St. Ursen und Tafers, haben die Verträge in Bezug auf die Leistungserbringung der Agglomeration im Bereich des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2014 unterschrieben und wie folgt zurückgesandt. Am 21. August 2013 hat der Gemeinderat Grolley die Verkehrsleistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2014 mit einem Betrag von CHF 5'630 angenommen. Am 3. September 2013 hat der Gemeinderat St. Ursen die Verkehrsleistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2014 mit einem Betrag von CHF 50'431 angenommen. Am 16. September 2013 hat sich der Gemeinderat Tafers für die Variante 1 der Beilage 3 der Botschaft entschlossen und die Verkehrsleistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2014 mit einem Betrag von CHF 87'791 angenommen.

Der Vorstand wünscht Sie weiter zu informieren, dass die Agglomeration effektiv vorsieht, ab 2015 keine Verkehrsleistungen zugunsten von Nichtmitgliedgemeinden mehr zu erbringen. Dies erfolgt vor allem aus folgenden Gründen. Bei der Übernahme der CUTAF-Geschäfte durch die Agglomeration wurde dieses Vorgehen als eine Zwischenetappe verstanden, um die Mitgliedschaft der Nichtmitgliedgemeinden in der Agglomeration zu fördern. Dies war aber bis heute nicht der Fall und zwar aus zwei Gründen. Die Agglomeration ist in dieser Konfiguration eine Zwischenhändlerin zwischen den gesuchstellenden Gemeinden und dem mit der

Leistungserbringung beauftragten Verkehrsunternehmen. Es ist für die eine, wie die andere Seite aber viel einfacher, die konkreten Bedürfnisse der Gemeinden und die anfallenden Kosten mit dem Verkehrsunternehmen direkt zu besprechen. Dies umso mehr als diese Nichtmitgliedgemeinden auch in den vom Kanton verwalteten Regionalverkehr involviert sind. Im Herbst 2013 ist diesbezüglich eine Sitzung zwischen allen bisher daran beteiligten Partnern vorgesehen: die Nichtmitgliedgemeinden, die tpf, der Kanton und die Agglomération. Diese Sitzung wird den neuen Modalitäten für diese öffentlichen Verkehrsleistungen gewidmet sein. Aus diesem Grunde ersucht Sie der Vorstand, diese drei Verkehrsleistungsverträge zum letzten Mal zu ratifizieren.

M. Benoît Piller. Comme l'a indiqué M. Philipona, l'Agglomération offre des prestations en transport public à des communes non membres conformément à la loi sur les agglomérations. Cette année, les communes de Tafers, St. Ursen et Grolley nous ont à nouveau sollicités pour augmenter, par des courses spéciales, la desserte fournie par le trafic régional.

Les prestations demandées, décrites dans le message y relatif, sont les suivantes :

- pour la commune de Grolley, il y aura un prolongement de la ligne du bus de nuit qui circule les vendredis soirs et samedis soirs. Le montant à payer est de CHF 5'630 ;
- pour la commune de St. Ursen, il y aura deux paires de courses supplémentaires journalières par rapport au trafic régional ainsi que deux courses supplémentaires circulaires les nuits des vendredis/samedis et samedis/dimanches. Le montant de ces prestations est de CHF 50'431 ;
- pour la commune de Tafers, il y aura trois paires de courses supplémentaires journalières par rapport au trafic régional ainsi que deux courses supplémentaires circulaires les nuits des vendredis/samedis et samedis/dimanches. Ce montant est de CHF 80'734. Comme vous l'avez vu dans le message y relatif, la commune de Tafers avait hésité, à l'heure de la rédaction du message, entre deux variantes : la variante 1 comprenant trois paires de courses et la variante 2 comprenant quatre paires de courses. Elle s'est finalement décidée pour la première variante.

Aujourd'hui, ces trois communes ont signé et retourné le contrat.

Le Comité aimerait vous informer que dès 2015, l'Agglomération prévoit de ne plus fournir de prestations en transport public aux communes non membres pour deux raisons. Premièrement, lors du passage de relais entre la CUTAF et l'Agglomération, cette manière de procéder était une étape intermédiaire devant inciter les communes autrefois membres de la CUTAF à devenir membre de l'Agglomération, ce qui n'a jusqu'alors pas été le cas. Deuxièmement, dans cette configuration, l'Agglomération fait office d'intermédiaire entre la commune demanderesse et l'entreprise prestataire. Il est donc plus simple, pour l'une comme pour l'autre, de discuter en direct des besoins concrets de la commune et du coût de ces besoins. Ce d'autant plus que ces communes non membres sont intégrées dans le trafic régional voyageur géré par le canton.

Une séance est prévue, cet automne 2013, entre l'ensemble des partenaires jusqu'alors impliqués : les communes non membres, les tpf, le canton ainsi que l'Agglomération. Cette séance sera consacrée aux nouvelles modalités de fourniture de ces prestations de transport public.

Ceci dit, le Comité d'agglomération propose au Conseil d'agglomération de ratifier les contrats de prestations en transport public entre l'Agglomération et les communes de Grolley, St. Ursen et Tafers pour l'année 2014.

5.4 Examen du message N°19 du Comité en vue de la ratification des contrats de prestations TP Agglo/communes non membres / Prüfung der Botschaft Nr.19 des Vorstands hinsichtlich der Ratifizierung der Leistungsverträge ÖV zwischen der Agglomération und Nichtmitgliedgemeinden

Le Président. La parole passe au Conseil d'agglomération. J'ouvre la discussion concernant la ratification des contrats de prestations. Quelqu'un souhaite-t-il s'exprimer ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée, la discussion est close. Nous passons à la ratification.

5.5 Ratification des contrats de prestations entre l'Agglomération et les communes non membres / Ratifizierung der Leistungsverträge zwischen der Agglomeration und Nichtmitgliedgemeinden

Le Président.

- Ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la commune de Grolley

Article 1^{er}. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Article 2. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Article 3. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Titre et considérant. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Vote :

Celles et ceux, qui acceptent la ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la commune de Grolley, sont priés de lever la main.

Vous avez accepté, à l'unanimité des voix, la ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la commune de Grolley.

- Ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la commune de St. Ursen

Article 1^{er}. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Article 2. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Article 3. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Titre et considérant. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Vote :

Celles et ceux, qui acceptent la ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la commune de St. Ursen, sont priés de lever la main.

Vous avez accepté, à l'unanimité des voix, la ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la Commune de St. Ursen.

- Ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la commune de Tafers

Article 1^{er}. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Article 2. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Article 3. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Titre et considérant. J'ouvre la discussion. La parole n'est pas demandée, la discussion est close.

Vote :

Celles et ceux, qui acceptent la ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la commune de Tafers, sont priés de lever la main.

Vous avez accepté, à l'unanimité des voix, la ratification du contrat de prestations entre l'Agglomération et la commune de Tafers.

Le cinquième point de l'ordre du jour est absent.

6. Adoption du budget 2014 de l'Agglomération / Genehmigung des Kostenvoranschlags 2014 der Agglomeration

6.1 Présentation du message N°18 du Comité en vue de l'adoption du budget 2014 / Präsentation der Botschaft Nr.18 des Vorstands hinsichtlich der Genehmigung des Kostenvoranschlags 2014. Rapporteur / Berichterstatter: M./Herr Albert Lambelet, responsable DF&RH / Verantwortlicher AF&P

M. Albert Lambelet. Le budget 2014 est constitué de deux volets : le volet fonctionnement et le volet investissement.

Le budget de fonctionnement 2014 présente un total de charge de CHF 27'490'200, soit une augmentation de CHF 1'322'000 s'expliquant principalement par des prestations supplémentaires en matière de transport public.

De nombreuses incertitudes, qui ne dépendent pas des décisions émanant tant du législatif que de l'exécutif de l'Agglomération, pèsent encore sur la pertinence des chiffres présentés. Le Comité a décidé de ne pas tenir compte du projet de mesures d'économies, proposé par le Conseil d'Etat du canton de Fribourg. Ce projet fera l'objet d'un vote au

Grand Conseil fribourgeois en octobre 2013. Le Comité vous indique, en procédant de la sorte, sa désapprobation face à de telles mesures, qui constituent un grand pas en arrière et un véritable frein aux choix politiques de ces dernières années en matière de culture, de mobilité et de transport public. L'Agglomération a subi ces dernières années, pour ce qui est de la subvention cantonale aux transports publics, une certaine injustice de la part du Conseil d'Etat car ce dernier plafonne cette subvention en dessous du taux de 60%. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : ce taux fut de 57,88% en 2010, de 56,99% en 2011, de 53,17% en 2012 et de 58,49% en 2013. Le Conseil d'Etat a l'intention de baisser ce taux de subventionnement cantonal destiné aux transports publics à 52,2%, ce qui représente un total de CHF 11,475 millions. Le Comité ne peut admettre un tel principe, c'est pourquoi il vous propose de maintenir ce taux à 60%. Enfin, le Comité a décidé d'accorder un échelon supplémentaire aux collaborateurs pour l'année à venir. Pour le reste du budget de fonctionnement, le Comité vous renvoie au détail du message.

Le Comité vous rappelle qu'accepter ce budget d'investissement ne signifie pas accepter les objets figurant dans ce budget ; ces derniers ne sont que des intentions et feront l'objet de messages durant l'année 2014.

6.2 Préavis de la Commission financière / Stellungnahme der Finanzkommission

M. Jean-Pierre Gauch. Conformément à l'article 23 alinéa 1 a) des Statuts de l'Agglomération de Fribourg, la Commission financière s'est réunie, les 9 et 16 septembre 2013, pour procéder, pour l'exercice 2014, à l'examen des documents suivants, validés par le Comité d'agglomération le 22 août 2013 : le projet de budget 2014 de fonctionnement et d'investissement de l'Agglomération ainsi que le message N°18. Les documents définitifs ont été transmis à la commission le jeudi 5 septembre 2013. A l'occasion de la séance du 16 septembre, le Dicastère des finances et des ressources humaines (DF&RH) et le dicastère de l'aménagement, de l'environnement et de la mobilité (DAEM) ont répondu aux questions de la commission. Cette délégation du Comité était représentée, pour le DF&RH, par MM. Lambelet, Schenewey et Steiert et, pour le DAEM, par M. Piller. La Commission financière entend relever les points suivants : elle a obtenu les informations nécessaires à sa détermination ; elle remercie le Comité pour sa collaboration ; elle souligne la bonne qualité de ce message. Comme souligné dans le message du Comité, la commission rend attentif le Conseil d'agglomération au risque de diminution des subventions cantonales de CHF 1,7 millions en matière de transports publics. Après délibération, la Commission, à l'unanimité, préavise favorablement et propose, au Conseil d'Agglomération de Fribourg, d'adopter les budgets 2014 de fonctionnement et d'investissement de l'Agglomération, tels que présentés dans le message N°18 du Comité du 22 août 2013.

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

M. Christoph Allenspach. La CAME a analysé la rubrique Mobilité et a constaté que conformément aux objectifs du Plan directeur de l'Agglomération, les offres de prestations ont augmenté en 2014. Cette hausse est notamment due à l'introduction de la cadence de 7½ minutes sur l'ensemble de la ligne 1. La CAME s'inquiète de la répercussion, sur les communes membres, des coûts supplémentaires dus à la modification éventuelle du plafonnement de la subvention cantonale liée aux coûts d'exploitation des transports publics. Ces mesures d'économies, qui doivent être votées prochainement, vont dégrader la situation actuelle de l'Agglomération. La CAME est d'avis que c'est inacceptable. Dernièrement, le Conseil d'Etat a souligné, dans sa réponse à un postulat émanant de M. Jean-Daniel Wicht, que le canton soutient fortement, d'un point de vue financier, le domaine des transports publics du centre cantonal. Cela se révèle être le contraire. Si les mesures du Conseil d'Etat sont acceptées, l'Agglomération ne pourra plus appliquer le programme de transport public tel qu'il a été fixé dans le Projet d'agglomération. Nous espérons que les députés agiront en faveur de l'Agglomération.

Die Leistungen des öffentlichen Verkehrs der Agglomeration sind seit einigen Jahren zwar langsam aber stetig gewachsen. Für 2014 ist die Kadenz der Linie 1 auf 7 ½ Minuten festgelegt was die Effizienz deutlich steigen sollte. Hingegen ist aber festzustellen, dass die Kosten immer weitersteigen ohne dass der Kanton seine finanzielle Unterstützung erhöht. Seit Zeiten der CUTAF ist sie zweimal begrenzt. Die vorgesehen kantonalen Sparmassnahmen können diese

Situation nur noch verschärfen. Der Staatsrat hat in einer Antwort auf ein Postulat von Herrn Jean-Daniel Wicht die starke Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kantonzentrum unterstrichen. Wir stellen aber genau das Gegenteil fest. Unter diesen Bedingungen wird die Agglomération kaum Agglomerationsprojekte zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs umsetzen können.

Par ailleurs, la CAME a examiné le Plan financier sous l'angle de la planification des mesures du Projet d'agglomération et a constaté des lacunes. Premièrement, ce plan devrait s'étendre sur une période de 5 ans. Deuxièmement, ce plan donne uniquement les détails du budget 2014. Concernant les années suivantes, ce plan n'indique que des montants globaux des investissements relatifs à la mobilité. La CAME demande, au Comité et aux communes, d'établir un plan financier sur 5 ans et de détailler les dépenses y relatives pour obtenir une meilleure vue d'ensemble sur les investissements prévus, notamment en matière de mobilité.

Die KRMU hat den Finanzplan unter dem Aspekt der Umsetzung des Agglomerationsprogramms studiert. Erstens stellt die KRMU fest, dass der Finanzplan sich nicht über fünf Jahre wie die Finanzpläne der Gemeinden sondern nur über drei Jahre erstreckt. Zweitens werden nur die Ausgaben für das Budget 2014 detailliert. Dies ist ganz klar ungenügend. Die Kommission verlangt vom Komitee eine detaillierte Planung für die nächsten fünf Jahre.

6.4 Examen de détail / Detailprüfung

Le Président. Avant de passer formellement à l'examen de détail, j'ouvre la discussion. Y a-t-il des interventions ?

M. Jean-Claude Spicher. En préambule, je tiens à relever l'excellent travail qui ressort du message, en vue de l'adoption du budget, qui nous livre des informations précises et très utiles à sa compréhension. J'en remercie ses auteurs. Néanmoins, le point 650.364.00, intitulé « Coûts d'exploitation des transports publics » a particulièrement retenu mon attention. Si autant l'augmentation d'un peu plus de CHF 120'000 sur les prestations annuelles, tout comme les CHF 825'000 pour de nouvelles prestations semblent se justifier, il n'en va pas de même pour la diminution de la participation cantonale aux coûts d'exploitation des transports publics de l'Agglomération. En simple rappel, lors du budget 2013, la participation du canton a été de CHF 12'545'000. Sur la base du même calcul établi par le Comité, la participation cantonale aux coûts d'exploitation des transports publics de l'Agglomération pour 2014 devrait être de CHF 13'185'688. Seulement voilà, le Conseil d'Etat a décidé que la participation cantonale ne serait pas supérieure à CHF 11'475'000, soit une diminution de CHF 1'710'688 en comparaison avec notre budget 2013. Ce soir, je ne vous cache pas que je suis étonné du peu de réaction et de la passivité de la Commission financière qui, en d'autres circonstances, s'est montrée plus méticuleuse sur des montants bien moins importants. À la lecture du paragraphe 650.461.10 sur le développement fait par le Comité pour expliquer la baisse de la participation du Canton, je vous avoue mon incompréhension envers le Conseil d'Etat. Comment est-il possible de préconiser un centre cantonal fort à chaque discours de propagande, de relever aussi souvent et très justement d'ailleurs, l'importance du développement des transports publics et de fermer, en partie, le robinet lorsqu'il est question du maintien d'une aussi importante subvention ? Comment est-il possible de se réjouir autant en juin de cette année et d'afficher publiquement « un plaisir immense et une grande satisfaction », selon le propos du Directeur de la DAEC dans la presse locale lors de l'annonce faite par la Confédération pour son évaluation très positive sur le PA2 - qui prévoit notamment un fort développement des prestations des transports publics - et changer pareillement d'attitude dans l'instant qui suit ? Ce discours est d'une incroyable incohérence et nous devons nous demander comment l'Agglomération va durablement développer ses transports publics, si l'Etat ne la soutient que dans son discours et ne lui apporte qu'une aide variable et sans persévérance. Ceci n'est bien sûr qu'un aspect des contradictions qui caractérisent le monde dans lequel nous sommes et qui génèrent les problèmes dont nous avons à débattre ce soir. Et n'oubliez surtout pas qu'en préconisant un fort développement des transports publics, nous serons les naufrageurs du budget de l'Etat. Bien au contraire, nous offrirons au Conseil d'Etat la possibilité de rendre ses propos compatibles avec sa pratique. Chères et chers collègues, ne croyez pas que j'éprouve du plaisir à dire cela, mais j'observe que le chemin entre la parole et le geste est encore long et que la décision du canton de limiter pareillement sa participation financière n'est pas acceptable. Si

nous acceptons la rubrique 6 du budget concernant la « Mobilité » telle qu'elle nous est proposée, vous n'ignorez certainement pas que l'argent, qui va nous manquer ce soir, sera demandé aux communes, qui auront ainsi beaucoup de peine à boucler leur budget en raison des nombreuses autres mesures d'économie budgétaires annoncées. S'il est encore nécessaire de vous convaincre, la page 8 du message vous informera du montant supplémentaire à payer. Vous constaterez que la facture supplémentaire sera, entre autres, de CHF 1'105'777 pour Fribourg et de CHF 279'033 pour Villars-sur-Glâne. Vous aurez à nouveau l'opportunité d'apprécier les lourdes conséquences de ces chiffres à l'occasion de l'approbation des comptes 2014 de l'Agglomération et de celle des comptes de vos communes respectives. Ainsi, et aussi longtemps que le canton ne nous accordera pas une participation correspondant au 60% du taux de subvention comme expliqué par M. Lambelet, je demande le renvoi du budget de la rubrique 6 concernant la Mobilité. Ceci, dans le but d'avoir une discussion claire avec le canton afin d'obtenir le soutien fort qu'il entend consacrer aux transports publics et, ainsi, éviter des conséquences désastreuses sur les budgets communaux. Pour ces raisons, je vous invite à suivre cette proposition. Voter autrement, dans les présentes circonstances, c'est mettre à la charge des seules communes tout développement des prestations en transport public dans notre agglomération.

M. Albert Lambelet. Le Comité comprend la pertinence des arguments avancés par M. Spicher en faveur du renvoi du budget de la rubrique 6 concernant la Mobilité. Toutefois renvoyer ce budget risque de mettre en péril les prestations prévues pour l'horaire 2014. Ce n'est pas une bonne solution. Il faut avancer et ne pas mettre l'Agglomération dans une situation difficile. C'est pourquoi le Comité propose de faire pression sur le canton, notamment en inscrivant un taux de subvention cantonale pour les coûts d'exploitation des transports publics de l'agglomération de 60%. Ainsi, le Comité montre qu'il désapprouve les agissements du Conseil d'Etat, notamment le fait que le canton n'a jamais versé à l'Agglomération l'entier de du taux de subventionnement de 60%, qui était dû. En ce sens, le Comité trouve inopportun de renvoyer le budget et demande au Conseil d'agglomération de soutenir sa proposition de fixer le taux de 60% de subvention cantonale dans le budget 2014.

M. Jean-Pierre Gauch. C'est inadmissible de critiquer la Commission financière de cette manière. Cette commission réalise un travail difficile dans un laps de temps très court. Elle reçoit tardivement les documents de séance à analyser. De plus, la Commission financière n'est pas une commission de gestion. Lors de sa dernière séance, à laquelle certains membres du Comité ont assisté, la commission a émis quelques suggestions. Le Comité pourrait faire pression sur les tpf, et non sur l'Etat. Pour ce faire, elle a suggéré que le Comité fasse un appel d'offres pour certaines concessions afin de tenter d'obtenir des prix plus avantageux de différents prestataires. La commission a également relevé que l'Agglomération pourrait économiser environ CHF 4 millions en arrêtant la mise en place de bus supplémentaires, qui servent à combler les retards accumulés en Ville de Fribourg. Je constate que ces bus se retrouvent à leur tour dans les embouteillages. Un article y relatif est paru dans la Liberté. Vous pouvez donc constater que la Commission financière, suite à un travail conséquent de sa part, a proposé des pistes intéressantes.

Le Président. Y a-t-il d'autres interventions, notamment concernant la proposition de M. Spicher ?

M. Bruno Marmier. Je tiens à soutenir la proposition de M. Spicher. Le Conseil d'agglomération doit être ferme. Je suis d'avis que la négociation avec le Conseil d'Etat ne sera plus possible une fois que le Conseil d'agglomération aura accepté le budget 2014. Nous devons mettre le Conseil d'Etat et les députés du Grand Conseil devant leurs responsabilités. Je vous invite donc à soutenir la proposition de M. Spicher.

M. René Schneuwly. Je renouvelle le désaccord du Comité concernant cette demande de renvoi et confirme que le Comité va étudier les pistes que la Commission financière a effectivement données. Pour des questions de logique et de cohérence, l'Agglomération doit être fidèle à son discours, qui prône l'amélioration des cadences et de l'offre de service. L'Agglomération peut ainsi exiger un comportement identique de la part du Conseil d'Etat. C'est pourquoi le Comité a décidé de présenter ce budget comprenant CHF 825'000 de prestations

supplémentaires. Vous constaterez également que la réponse du Comité au postulat N°13, dont il est question ce jour, concerne une amélioration potentielle et importante de la vitesse des transports publics par l'aménagement de voies de bus et par diverses mesures relatives à la circulation. En ce sens, le Comité ne recule pas. Votez ce budget 2014 tel que présenté par le Comité. Ensuite, il faudra tout mettre en œuvre afin d'atteindre les buts que l'Agglomération a en commun, en principe, avec l'Etat.

Le Président. M. Spicher, maintenez-vous formellement le renvoi de la rubrique 6 du budget de fonctionnement ?

M. Spicher. Je peux tout à fait comprendre les arguments avancés par le Comité mais les promesses ne tiennent qu'à ceux qui les font. Or, le Conseil d'Etat ne tient pas ses promesses, et ce n'est pas la première année que cela se produit. À présent, il faut mettre les politiciens au pied du mur, c'est-à-dire face à leurs responsabilités. Malgré tout, il est fort possible que les députés acceptent le projet de budget proposé par le Conseil d'Etat. Que va-t-il se passer dans ce cas ? Les communes membres de l'Agglomération devront « éponger » en payant un montant de CHF 1,7 million, différence entre 52.5% et 60%. Les discours du Conseil d'Etat en matière de centre cantonal fort ne doivent pas être seulement des slogans. Ce dernier doit honorer ses promesses quand le moment est venu. Par conséquent, je maintiens ma proposition.

M. Pierre-Olivier Nobs. J'ai une remarque formelle. Avant de clore la discussion, vous devez demander si quelqu'un souhaite encore intervenir. Ensuite, une fois la discussion close, vous pouvez passer la parole à M. Spicher.

Le Président. Merci pour ce rappel. En fait, je comptais bien passer la parole au Conseil après avoir rebondi sur l'intervention du Comité. Y a-t-il encore des interventions ?

Mme Madeleine Genoud-Page. J'aimerais relever que le renvoi d'une rubrique d'un budget n'est pas possible : la seule possibilité est de renvoyer ou d'accepter la totalité d'un budget. J'apporterais mon soutien à M. Spicher seulement s'il proposait de vider la rubrique 6 de son montant total.

M. Jean-Marc Boéchat. Nous avons tous saisi que seules deux solutions s'offrent à nous : celle qui est de favoriser les transports publics, comme prévu par l'Agglomération et son contraire. Selon les prévisions, 32'000 personnes supplémentaires feront partie de l'agglomération d'ici 2030 : imaginez le chaos vers lequel nous nous dirigeons si chaque habitant de l'agglomération utilise une voiture. Encourager les transports publics est par conséquent une condition sine qua non dans notre agglomération. Comment le Conseil d'Etat peut-il annoncer devoir 60% à l'Agglomération et verser à peine plus de 50% ? Ce dernier est tout de même sensé connaître, appliquer et respecter la loi. Je salue donc la détermination du Comité qui, malgré tout, encourage les transports publics avec son budget. Je sais qui paiera la facture, car c'est indéniable que l'Agglomération n'obtiendra pas 60% de subventions. La solution serait effectivement de transmettre un message suffisamment clair et fort, même au risque que le budget de l'Agglomération de Fribourg ne soit accepté que tardivement. Les « promesses en l'air » doivent cesser. Je suis d'avis que soit l'entier du budget doit être renvoyé, soit le budget doit être accepté.

Mme Christa Mutter. Je remercie M. Spicher pour son intervention. Je n'ai pas de solution en ce qui concerne cette rubrique budgétaire mais je m'engage à relayer le problème de l'Agglomération au Grand Conseil. Cela est connu depuis plusieurs années : le Conseil d'Etat ne donne pas le montant prévu et garanti par la loi à l'Agglomération. Il trouve toujours quelques artifices pour rester en dessous de ce montant. J'avais envisagé de préparer une intervention, que j'aurais cosignée éventuellement avec les députés présents dans cette salle et qui l'auraient souhaité, et la déposer ensuite au Grand Conseil. Mais j'y ai renoncé car les instances dirigeantes de l'Agglomération m'ont fait comprendre que ce n'était pas la peine que j'intervienne étant donné que ces dernières sont en cours de tractations avec le canton. Les coupes dans les impôts, les coupes budgétaires et le programme d'économie de l'Etat, que les députés du Grand Conseil vont voter en octobre prochain, ont pour effet de péjorer fortement les conditions actuelles. Nous serons dans une impasse aussi longtemps que nous resterons dans cette dynamique de baisse des impôts, ce qui aboutira à vider les caisses de l'Etat ainsi

que celles des communes. Pour conclure, j'invite mes collègues, qui ont comme moi la double fonction de Conseiller d'agglomération et de Député, à déposer avec moi une motion pour garantir ce taux de subventionnement de 60% dès 2015. Pour 2014, je n'ai aucune solution concrète.

Le Président. Y a-t-il d'autres interventions ? Ce n'est plus le cas. La parole n'est plus demandée. Je passe donc la parole à M. Spicher.

M. Jean-Claude Spicher. Je ne m'attendais pas à certaines remarques que j'ai entendues lors des interventions précédentes. Mme Genoud-Page a notamment indiqué la possibilité de vider le montant d'une ligne d'une rubrique d'un budget. Il faudra donc malheureusement peut-être vider la ligne 650.364.00, dont le montant est de CHF 21,976 millions, à moins de trouver un autre moyen de faire pression sur le Conseil d'Etat et d'obtenir ce taux de subventionnement de 60%. En acceptant tel quel le budget qui figure dans les documents de séance, je crains que le Conseil d'Etat ne nous fasse des promesses qu'il ne tiendra pas et que nous devions, par conséquent, encore une fois avoir les mêmes discussions dans le cadre de ce Conseil d'agglomération. Je maintiens donc ma proposition.

Le Président. Y a-t-il d'autres interventions ?

M. Dimitri Küttel. Nous ne pouvons pas voter une rubrique séparément, il faut d'abord voter l'entrée en matière sur le budget.

Le Président. Non, aucune entrée en matière sur le budget ne doit être votée.

M. Dimitri Küttel. Je suis d'accord avec votre réponse.

Le Président. Y a-t-il d'autres interventions ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée. Je suspens brièvement cette séance et réunis les membres du Bureau du Conseil pour des questions d'organisation. M. Spicher, êtes-vous d'accord de vous récuser ?

M. Jean-Claude Spicher. Oui, je l'accepte.

Interruption de séance

Le Président. Y a-t-il d'autres interventions ?

M. Jean-Marc Boéchat. Je pense qu'au point où nous en sommes, il ne faut pas faire dans la dentelle : soit nous renvoyons tout le budget, soit nous l'acceptons dans son entier. Il est vrai que nous pourrions toujours faire de la cosmétique à la rubrique 6 mais, selon moi, c'est tout ou rien. Il est clair que nous ne pouvons rien attendre du Conseil d'Etat. De ce fait, afin d'aller dans le sens de la proposition de M. Spicher, je propose au Conseil d'agglomération de renvoyer le budget afin de transmettre un message clair au Grand Conseil : « N'acceptez pas les mesures proposées par le Conseil d'Etat, sinon vous allez saborder l'Agglomération de Fribourg ».

Le Président. Y a-t-il d'autres propositions ?

M. Pascal Wicht. Je souhaite rappeler que, d'un point de vue formel, nous en sommes seulement au stade de la discussion générale. Nous ne pouvons pas voter de non-entrée en matière sur ce budget mais, par contre, nous pouvons le renvoyer. Vous devez donc, avant tout, demander au Conseil d'agglomération, par le biais d'un vote, s'il décide de renvoyer le budget 2014.

Le Président. Y a-t-il d'autres remarques ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée. La discussion est close. Je procède au vote.

Vote :

Celles et ceux, qui acceptent le renvoi du budget 2014 de l'Agglomération, s'expriment en levant la main. Les scrutateurs comptent 27 voix.

Celles et ceux, qui refusent le renvoi du budget 2014, s'expriment en levant la main. Les scrutateurs comptent 12 voix.

Celles et ceux, qui s'abstiennent, sont invités à s'exprimer en levant la main. Les scrutateurs comptent 4 voix.

Résultat : vous avez accepté, à la majorité, de renvoyer le budget 2014.

Le budget 2014 de l'Agglomération de Fribourg sera donc examiné lors de la séance du Conseil d'agglomération du 5 décembre 2013. Par conséquent, les organes exécutifs des communes membres ne disposeront pas, lors de l'établissement de leur budget respectif, de la version définitive du budget 2014 de l'Agglomération de Fribourg.

Ce sixième point de l'ordre du jour est donc absout.

7. Information sur le plan financier / Information zum Finanzplan

7.1 Position du Comité / Standpunkt des Vorstands. Rapporteur / Berichterstatter: responsable du DF&RH / Verantwortlicher des AFP Herr Albert Lambelet

M. Albert Lambelet. Je tiens à saluer les remarques pertinentes de M. Allenspach concernant le plan financier. Le Comité, respectivement le DF&RH, souligne qu'il doit, d'une part, respecter la loi qui lui demande d'établir un plan financier pour la législature en cours et qu'il doit ensuite transmettre ce document, pour information, à la Commission financière et à tous les Conseillers d'agglomération. De ce fait, les chiffres présents dans le plan financier actuel couvrent la législature 2011-2016. D'une autre part, le PA2 dicte, au Comité, d'établir un plan financier pour 2015-2018 ; ce qu'il ne peut pour l'instant pas réaliser. En effet, l'Agglomération de Fribourg n'est que l'organe de subventionnement des mesures inscrites dans le PA2. Les communes, qui sont les maîtres d'ouvrage de ces mesures, n'ont pas encore déterminé quand elles vont les réaliser. Par conséquent, le Comité vous informe que pour 2015-2016, le montant annuel prévu dans le plan d'investissement est d'environ CHF 4 millions pour la mobilité et l'aménagement.

7.2 Préavis de la Commission financière / Stellungnahme der Finanzkommission

M. Jean-Pierre Gauch. Conformément à l'article 23 alinea 1 b) des Statuts de l'Agglomération de Fribourg, la Commission financière du Conseil d'agglomération s'est réunie, les 9 et 16 septembre 2013, pour prendre connaissance et discuter des documents suivants, validés par le Comité d'agglomération le 22 août 2013 : le plan financier 2012-2016 de l'Agglomération (mise à jour 2013) et la synthèse des amortissements. Les documents définitifs ont été transmis, à la Commission financière, le jeudi 5 septembre 2013. A l'occasion de la séance du 16 septembre, le Dicastère des finances et des ressources humaines (DF&RH) et le dicastère de l'aménagement, de l'environnement et de la mobilité (DAEM) ont répondu aux questions de la commission. Cette délégation du Comité était représentée, pour le DF&RH, par MM. Lambelet, Schenewey et Steiert et, pour le DAEM, par M. Piller. La Commission financière entend relever les points suivants : elle a obtenu les informations nécessaires à sa détermination ; elle remercie le Comité pour sa collaboration ; elle souhaite, à l'avenir, une planification sur 5 ans. Après délibération, la Commission financière préavis favorablement, à l'unanimité, le plan financier 2012-2016 de l'Agglomération de Fribourg (mise à jour 2013), ainsi que la synthèse des amortissements.

Le Président. Les Conseillers prennent acte de la position du Comité et du préavis de la Commission financière. J'ouvre la discussion. Y a-t-il des interventions ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée. La discussion est close.

Ce septième point de l'ordre du jour est absout.

8. Réponse du Comité au postulat relatif à la planification d'un réseau de voies en site propre pour les bus / Antwort des Vorstands auf das Postulat betreffend die Planung eines Busverkehrsnetzes mit eigenen Fahrspuren (Nr. Post Leg.2011-2016 2012 013)

8.1 Position du Comité / Standpunkt des Vorstands. Rapporteur / Berichterstatter: Herr Benoît Piller

M. Benoît Piller. Le Comité d'agglomération a étudié avec attention le postulat des auteurs mentionnés en titre, qui demandaient une planification d'un réseau de voies en site propre pour les bus. Le Comité rappelle que les transports en commun sont une des compétences de l'Agglomération et qu'il travaille constamment à l'amélioration de leur efficacité, en étroite collaboration avec les communes. Le Projet d'agglomération de deuxième génération, déposé à la Confédération, a été évalué positivement en juin de cette année. Or, ce projet intègre largement tous les éléments exposés dans ce postulat. En effet, les 34 mesures, dont vous avez la liste exhaustive dans la réponse au postulat, visent à améliorer la productivité du réseau de

bus ; 22 d'entre elles sont en catégorie A, ce qui signifie qu'elles devront être réalisées durant la période 2015-2018. Pour ces 22 mesures, ce sont essentiellement les lignes 1, 2, 5, 6 et 8 qui en seront largement bénéficiaires. Aujourd'hui, le réseau urbain comprend environ 5 km de voies de bus en site propre et ce nombre doublera lorsque toutes les mesures citées seront réalisées. Il faut aussi noter que les mesures listées dans cette réponse sont non seulement des voies de bus, mais aussi des feux, qui régulent les carrefours, ou du marquage à la sortie des giratoires. Dans sa réponse, le Comité a également fait figurer des plans extraits du PA2, qui vous montrent visuellement où les mesures seront prises. Ce rapport liquide ainsi ce postulat.

8.2 Avis des auteurs / Ansicht der Autoren : Frau Christa Mutter und Herr Rainer Weibel

Mme Christa Mutter. Je remercie M. Piller pour sa réponse ainsi que la personne qui a réalisé la carte et le tableau résumant les mesures du PA2 déjà connues. Néanmoins, je ne suis pas totalement satisfaite de cette réponse, qui ne traite pas de ce que nous avons demandé dans notre postulat, à savoir la mise en place d'un réseau continu de voies en site propre pour les bus. Ce type de réseau a une raison d'être seulement s'il est continu et sans interruption aux points névralgiques. Quand le trafic individuel motorisé est trop élevé, les bus étant bloqués dans les embouteillages, des bus de renfort, coûtant CHF 4 millions chaque année à l'Agglomération, doivent être injectés. L'Agglomération pourrait réduire cette facture grâce à la mise en place d'un réseau de voies en site propre. Il faut savoir qu'en Suisse, Fribourg est la ville disposant du plus petit réseau de voies en site propre et que la Ville de Fribourg débourse la moitié des CHF 4 millions pour les bus de renfort. Dans la carte figurant dans la réponse, vous pouvez voir que les mesures planifiées forment de petits tronçons de voies en site propre pour les bus, et non un réseau continu. C'est l'exact contraire de ce que demande notre postulat. Nous ne demandions pas la mise en place de telles voies pour toute l'Agglomération - cela n'est pas réalisable financièrement – mais pour les lignes principales. Sur cette carte, vous pouvez constater que la seule voie en site propre pour bus, qui est garantie, est une partie de la ligne 1 (gare de Fribourg-Pérolles). Ce type de voie n'est pas garanti sur la ligne 2 (route de Villars-Schoenberg) alors que c'est pourtant absolument primordial. Un réseau de voies en site propre étendu est une piste mais il existe d'autres solutions techniques, et nous avons prié le Comité de les étudier. Or, elles ne figurent pas dans cette réponse. Je rappelle que nous avons déposé ce postulat en mai 2012 et que plusieurs projets raisonnables financièrement sont prêts à être réalisés depuis environ une décennie, bien avant le début du Projet d'agglomération de première génération datant de 2006. Certains de ces tronçons, comme celui de la route du Jura, auraient pu être réalisés l'année passée. J'ai l'impression que notre postulat n'a pas été lu correctement car cette réponse est en partie hors sujet.

Le Président. Y a-t-il d'autres interventions ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée. La discussion est close. Le Conseil d'agglomération prend acte de cette réponse.

Ce huitième point de l'ordre du jour est donc absout.

9. Transmission du postulat relatif à l'étude d'un réseau de transport automatisé de type "Transport Automatique Personnalisé / de Groupe" pour l'Agglomération de Fribourg / Überweisung des Postulats betreffend die Studie eines automatischen Verkehrsnetzes vom Typ "Personal Rapid Transit/Group Rapid Transit" für die Agglomeration Freiburg (Nr. Post Leg 2011-2016 2013 016)

9.1 Position des auteurs / Standpunkt der Autoren (MM. Cyril Berton, François Granjier, Dimitri Küttel, Marc Antoine Messer & Michel Moret)

M. Dimitri Küttel. J'ai l'honneur de vous présenter ce soir notre postulat relatif à l'étude d'un réseau de transport automatisé de type "Transport Automatique Personnalisé / de Groupe" pour l'Agglomération de Fribourg. Je suis conscient des craintes que ce postulat peut susciter mais il ne faut pas surévaluer notre demande. L'étude, qui en résulterait en cas de transmission du postulat, ne devrait pas être démesurée. Ce soir, mon premier objectif est de vous rendre attentifs à ce type de concept et de créer un soutien politique suffisant afin que cette étude ait lieu. Il faut être réaliste : ce type de transport ne sera pas réalisable avant au moins une dizaine d'années. Comme Mme Mutter l'a relevé, des projets relatifs aux lignes de bus en site propre existent depuis plus d'une dizaine d'année et quasiment aucun d'entre eux n'a vu le jour.

Das Postulat muss aber wie eine zusätzliche Option in der Verkehrsplanung der Agglomération gesehen werden. Es sollte den Horizont der Möglichkeiten für die zukünftige Planung wie das Agglomerationsprogramm dritter Generation oder sogar vierter Generation erweitern.

L'étude demandée doit être sommaire et considérée comme une première évaluation de ce concept. Le Comité est libre de décider du périmètre de cette étude. Afin de réaliser cette dernière, il faudrait notamment déterminer le potentiel d'utilisateurs dans l'agglomération fribourgeoise. Il me semble que ce paramètre est connu dans le cadre de notre réseau actuel de transport en commun. Le PA2 montre l'évolution éventuelle de ce réseau. De surcroît, il ne faut pas oublier de faire la comparaison coût-avantage de ce concept par rapport à ceux de type conventionnel. En outre, le Comité pourrait mettre en évidence des points communs entre notre postulat et celui concernant l'étude pour un tram-train ou chemin de fer métropolitain, dont le Conseil d'agglomération a accepté la transmission lors de sa dernière séance. Le type de financement (privé ou public-privé ?) devrait seulement être défini lors d'une seconde étude. Pour conclure, je vous invite à soutenir notre postulat et reste à votre disposition en cas d'éventuelles questions supplémentaires.

9.2 Position du Bureau / Standpunkt des Büros

Le Président. Le Bureau a examiné la recevabilité et la qualité juridique de ce postulat et l'a validé en vue de sa transmission.

9.3 Position du Comité / Standpunkt des Vorstands

M. Benoît Piller. Le Comité a examiné avec attention le postulat demandant l'étude d'un réseau de transport automatisé de type "Transport Automatique Personnalisé/de Groupe" pour l'agglomération de Fribourg. Il constate que ce postulat contient beaucoup d'éléments intéressants et visionnaires. Il remercie ses auteurs pour cette recherche fouillée. Le Comité remarque cependant, à la lecture attentive du texte des postulants, que le mode de transport à étudier est excessivement onéreux puisque les chiffres avancés sont de l'ordre de CHF 7 à 30 Millions par kilomètre. Il relève aussi que la certification d'un tel système de transports est un obstacle à ne pas négliger toujours selon les propos des postulants. Dès lors, le Comité doute de l'opportunité de se lancer dans une étude dont le résultat débouchera, on peut le présumer, sur une solution qui ne sera pas réalisable, ni techniquement, ni financièrement. Une telle étude, avec le degré de précision demandé, devrait coûter entre CHF 50'000 et CHF 100'000, somme qui n'est pas négligeable dans le budget que vous venez de refuser. Cependant, et afin de ne pas tuer dans l'œuf toute idée aussi innovante soit-elle, le Comité ne s'oppose pas formellement à la transmission du postulat et s'en remet à la décision du Conseil.

9.4 Vote de transmission / Überweisungsabstimmung

Le Président. J'ouvre la discussion. Quelqu'un souhaite-t-il s'exprimer ?

M. Christoph Allenspach. Ce n'est peut-être pas le moment adéquat pour financer des « visions » mais la CAME soutient tout de même ce postulat. En effet, ce postulat laisse une grande marge de manœuvre au Comité. Cela vaut clairement la peine d'analyser cette technologie, qui pourrait éventuellement servir dans le cadre des futurs projets d'agglomération (de troisième ou quatrième génération) et être appliquée à certains tronçons, comme celui menant à Marly, ou à d'éventuelles nouvelles lignes. Par contre, la CAME ignore quel est le montant nécessaire pour réaliser une telle étude et est d'avis que son estimation devra être effectuée auparavant par le Comité.

M. Jean-Marc Boéchat. Il me semble que ce postulat « met la charrue avant les bœufs ». Beaucoup de grandes entreprises travaillent déjà sur ce problème technique majeur afin de présenter des solutions techniquement sûres. Leur homologation est d'ailleurs « une autre paire de manches ». Selon le directeur des tpf, M. Vincent Ducrot, les tpf étudient sérieusement le genre de transport présenté par ce postulat, notamment pour certains quartiers de l'agglomération de Fribourg inaccessibles aux longs bus. Il faut donc attendre patiemment la réponse de leurs techniciens, qui étudient actuellement les différentes éventualités et les coûts y relatifs. Je ne vois pas ce que l'Agglomération de Fribourg peut faire de plus.

M. Dominique Rhône. Le sujet de ce postulat est extrêmement intéressant, notamment d'un point de vue technique. Je salue la qualité des recherches effectuées par les postulants afin

d'élaborer cette requête. Ce postulat montre clairement que le transfert des lignes actuelles vers le type de système, que ce document préconise, n'est pas possible à courte échéance pour des raisons financières et des raisons de maturité technique évoquées ce soir. De plus, je me suis rendu compte que les exigences de ce postulat sont trop importantes : il est question de faire un inventaire des évaluations des systèmes, des propositions de réseau, des estimations de coûts, des comparaisons ainsi que des opportunités de financement public et privé. J'aimerais relever concernant le coût de cette étude que le Comité a fait une estimation supérieure à la mienne, qui était comprise entre CHF 30'000 et CHF 50'000. Par conséquent, je me demande si nous devrions vraiment allouer une telle dépense à cette étude alors que les projets concrets d'optimisation du réseau en cours nécessitent déjà toutes nos ressources. Pour toutes ces raisons, je ne soutiens pas ce postulat.

M. Alexis Overney. J'espère que nous avons tous conscience de la nécessité d'agir maintenant plus rapidement, plus courageusement et de manière plus innovante que jusque par le passé. Mme Mutter a dit que ce ne sont que des petits tronçons de voies en site propre pour les bus, qui sont créés chaque année. En effet, l'état de la circulation routière dans cette ville est tel que nous étouffons. Un reportage, diffusé hier soir au téléjournal, a relevé qu'un travailleur sur quatre quitte notre canton et que cette situation ne va pas s'améliorer, au contraire. Les promoteurs ont d'ailleurs saisi qu'aujourd'hui, ils ont un intérêt croissant à venir bâtir dans cette ville, qui risque de devenir une cité-dortoir géante en 2030. Malgré cet état de fait, nous réfléchissons avec lenteur pour déterminer la longueur du dégagement de la future voie en site propre pour les bus de la route du Jura. Ceux, qui comme moi empruntent en vélo quotidiennement cette route ou la rue du midi, s'aperçoivent que ce sont des coupe-gorges, notamment dans les giratoires. Contrairement à ce qu'a dit M. Boéchat, je suis d'avis qu'il faut arrêter d'attendre que les techniciens aient fini de réfléchir. Nous devons faire changer cela aujourd'hui. C'est l'Agglomération, et non les tpf, qui doit proposer des solutions. Je suis persuadé que nous devons nous montrer aujourd'hui bien plus courageux dans cet exercice en prenant des mesures réelles afin que l'Agglomération ait une visibilité qui ne se limite pas à un logo, certes affiché sur les bus.

Mme Christa Mutter. J'interviens ici seulement parce que M. Overney m'a citée. Je ne souhaite pas être ralliée à son opinion. Avec l'âge, je suis devenue en quelque sorte conservatrice et j'apprécie les choses dont je suis sûre qu'elles fonctionnent. À titre privé, je me passionne également pour ces nouvelles techniques et j'apprécierais utiliser un tel transport, que la Ville de Lausanne a par ailleurs étudié une vingtaine d'années auparavant pour Ouchy, seul endroit plat et bien délimité de la région. La Ville de Lausanne a finalement décidé de ne pas donner suite à ce projet. Ce postulat a beau être intéressant, nous parlons tout de même d'argent public. Nous devrions être plus raisonnables et ne pas investir dans les études, dont on sait déjà qu'elles ne pourront jamais mener à quelque chose de concret dans notre agglomération. En effet, ce type de transport composé de petites cabines d'une vingtaine de personnes n'est pas compatible avec les systèmes de transport actuels de notre agglomération, en tout cas pas pour les prochaines deux décennies, et ne permet pas d'être financé de manière raisonnable. Même s'il existait des cabines transportant une cinquantaine de personnes, cela ne passerait pas dans la topographie fribourgeoise. L'esquisse faite par les postulants permet déjà de voir que ce type de transport n'est pas réalisable dans notre agglomération. C'est une idée intéressante pour un grand campus universitaire ou un parc d'attraction, par exemple, mais pas pour une agglomération composée d'une ville médiévale, comme celle de Fribourg. Par conséquent, je vous invite à utiliser nos moyens financiers, déjà de plus en plus limités, de façon judicieuse ainsi qu'à lire avec attention, à titre privé, toutes les études techniques et idées pour le moment.

M. Küttel. J'aimerais remercier M. Overney pour son intervention et rappeler que le budget présenté ce soir a juste été renvoyé à la séance prochaine du Conseil d'agglomération. Souvenez-vous que nous avons été élus pour proposer des « visions pour l'avenir » et qu'aujourd'hui, nous ouvrons des voies pour les trente prochaines années à venir. N'oubliez pas qu'aujourd'hui, en se prononçant positivement sur ce sujet, nous pourrions pour une fois être en avance sur les autres villes suisses romandes.

Le Président. Y a-t-il d'autres interventions ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée. La discussion est close.

Vote de transmission

Celles et ceux, qui acceptent la transmission de ce postulat, sont invités à s'exprimer en levant la main. Les scrutateurs comptent 18 voix.

Celles et ceux, qui refusent la transmission de ce postulat, sont invités à s'exprimer en levant la main. Les scrutateurs comptent 20 voix.

Celles et ceux, qui s'abstiennent, sont invités à s'exprimer en levant la main. Les scrutateurs comptent 5 voix.

Résultat : vous avez refusé, à la majorité, la transmission de ce postulat.

Ce neuvième point de l'ordre du jour est donc absout.

10. Divers/ Diverses

Le Président. J'ouvre la discussion. Y-a-t-il des interventions ? Ce n'est pas le cas. La parole n'est pas demandée. La discussion est close.

Comme évoqué en introduction, la commune de Matran vous invite à présent à prendre un apéritif. Je vous souhaite une belle soirée et une bonne rentrée dans vos foyers.

Je vous rappelle que la prochaine séance du Conseil d'agglomération aura lieu le jeudi 5 décembre 2013.

Cette séance est levée.

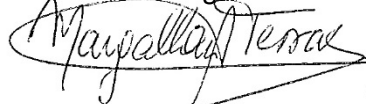
Fin de la séance : 21h25

Le Président du Conseil :



Sébastien Dorthe

La Secrétaire générale :



Corinne Margalhan-Ferrat