



Les Verts – Ville de Fribourg | Case postale 1582 | 1701 Fribourg

Rainer Weibel, rainer.weibel@bluewin.ch, 079 706 13 85

Christa Mutter, chmutter@bluewin.ch, 079 239 96 32

**Comité d'agglomération
Bd de Pérolles 2
1700 Fribourg**

Déposé par voie électronique :
Anne-Aymone.Richard@agglo-fr.ch
Corinne.Margalhan-Ferrat@agglo-fr.ch

Fribourg, 6 novembre 2011

Observations par rapport au projet d'agglomération 2ème génération du 22 septembre 2011 (PA2)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs membres du comité d'agglomération,

Les Verts-Ville de Fribourg se permettent de déposer les présentes observations dans le délai légal du 14 novembre 2011 et vous prient de tenir compte des propositions, remarques et modifications soulevées ci-dessous en vue du projet d'agglomération définitif à soumettre au Conseil d'agglomération le 22 décembre 2011 pour approbation et à transmettre jusqu'au 31 décembre 2011 à la Confédération, sous réserve de l'approbation du Conseil d'Etat, promis jusqu'au 31 mars 2012.

A la fin des présentes observations explicatives vous trouverez le résumé de nos revendications et propositions.

RESERVE

Vu le délai trop court imparti, la mauvaise lisibilité de certains plans et le fait que la majeure partie des mesures ne figurent pas dans le document mis en consultation, nos remarques sont à considérer comme prise de position globale, sous réserve de modifications et de compléments ultérieurs.

A. SOUTIEN GLOBAL

Le projet PA2 mérite d'emblée le soutien des Verts. Les graves lacunes et les principes contreproductifs du PA1 en vigueur, que nous avons critiqués en son temps, ne figurent plus dans le PA2. Nous soutenons globalement les analyses des experts et du comité, ainsi que les principes et critères évoqués en matière

- d'aménagement du territoire
- d'environnement.
- du paysage
- de mobilité (TIM – TP/RER – MD)

Nous soutenons notamment les principes concernant la densification du domaine bâti, l'emplacement des zones à densifier (les exceptions sont mentionnées dans les chapitres respectifs) et le principe de report modal des TIM vers les TP et le MD.

Nous tenons surtout à souligner notre soutien à un projet qui présente une vision cohérente, dans un esprit d'unité de l'agglomération et en vue d'un développement pensé en commun. Nous espérons que ce projet signe la fin des querelles de clochers.

Il est cependant évident que le premier but des observations n'est pas d'acclamer point par point les analyses, diagnostics, objectifs et principes résultants du rapport PA2 et des plans et fichiers de mesures mis à l'enquête¹, mais au contraire de proposer le cas échéant des améliorations et des modifications spécifiques.

B. CRITIQUES FORMELLES PAR RAPPORT À LA PROCÉDURE, À LA FORME ET AU CONTENU DU RAPPORT PA2

1. Après l'échec du PA1 au niveau fédéral, le rapport et les plans PA2 mis à l'enquête ont à nouveau été élaborés sous une énorme pression de temps, étant donné que la demande de subventionnement pour la 2^{ème} tranche fédérale selon la LFI² est basée sur ce projet de plan directeur. Le plan d'échéances rend illusoire l'élaboration d'un autre plan qui prendrait en considération tous les impacts de l'évolution urbaine et qui permettrait la participation des citoyens et citoyennes et de tous les acteurs concernés:

- Un rapport de 237 pages, avec 56 plans et 160 mesures, dont seulement 25 étayées par des chiffres, ne peut pas être examiné par l'ensemble des acteurs dans un laps de temps de 6 mois, - et encore moins par des citoyens et citoyennes non préparés ou par les élu-e-s du Conseil d'agglomération qui ont un délai légal de 30 jours.
- La **première exigence de base obligatoire** de la Confédération pour l'attribution de subventions fédérales est le développement du projet avec une garantie de participation démocratique : **EB1 - Démarche participative** : *« Les acteurs concernés par le développement de l'agglomération - les entités institutionnelles (communes, organisme régional et cantons) d'une part, la population d'autre part - sont associés de manière appropriée à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la révision du projet d'agglomération ainsi qu'aux principales études sur lesquelles il se fonde. L'objectif est que*

¹¹ Rapport PA2, 263 pages

<http://www.agglo->

[fr.ch/fileadmin/user_upload/Comite/Messages/seance_du_Conseil_du_13_octobre_2011/PA2/110922_AggloFR_PA2_rapport_pour_la_consultation_publicque.pdf](http://www.agglo-fr.ch/fileadmin/user_upload/Comite/Messages/seance_du_Conseil_du_13_octobre_2011/PA2/110922_AggloFR_PA2_rapport_pour_la_consultation_publicque.pdf)

Annexe, « Planches principales : Les 56 plans et un tableau de mesures sur 3 pages, pages PDF 65 -68 :

<http://www.agglo->

[h/fileadmin/user_upload/Comite/Messages/seance_du_Conseil_du_13_octobre_2011/PA2/110922_AggloFR_PA2_annexes_A3.pdf](http://www.agglo-fr.ch/fileadmin/user_upload/Comite/Messages/seance_du_Conseil_du_13_octobre_2011/PA2/110922_AggloFR_PA2_annexes_A3.pdf)

Annexe, « Fiches de mesures* : 24 mesures développées et chiffrées, sur 165 mesures selon annexe planches principales.

<http://www.agglo->

[fr.ch/fileadmin/user_upload/Comite/Messages/seance_du_Conseil_du_13_octobre_2011/PA2/110922_AggloFR_PA2_Fr_Fiches_mesures_livret.pdf](http://www.agglo-fr.ch/fileadmin/user_upload/Comite/Messages/seance_du_Conseil_du_13_octobre_2011/PA2/110922_AggloFR_PA2_Fr_Fiches_mesures_livret.pdf)

² LFI (IFG) : http://www.admin.ch/ch/f/rs/725_13/index.html

le projet d'agglomération jouisse d'un large appui politique, afin de pouvoir garantir une mise en œuvre aussi harmonieuse »³. Le PA2 ne tient malheureusement pas compte de cette condition incontournable, d'une part parce que les lois fribourgeoises n'accordent que très peu de compétences aux citoyennes et citoyens et d'autre part à cause de la procédure insatisfaisante de l'agglomération qui n'a pas su y remédier. En outre, la directive précitée précise à la page 23 : « Avant la remise du projet d'agglomération – ou de sa version révisée – à la Confédération, la population doit avoir eu l'occasion de se prononcer sur le contenu du projet dans sa totalité. » Or, le PA2 mis en consultation n'est pas complet puisque seuls quelques exemples de mesures sont compris dans le projet disponible

- Le délai du dépôt d'observations se terminera le 14 novembre (français) et le 21 novembre 2011 (allemand).
- Bien que le plan mis à l'enquête n'est de loin pas complet (chiff. 2 ci-dessous), le Comité devra proposer au Conseil d'agglo le projet définitif moins de 15 jours plus tard, ceci en tenant compte des observations déposées... – qui plus est avec la liste complète des mesures pour les 3 périodes : « avant 2015 », « A » et « B » élaborées et chiffrées. Tout cela en tenant compte du coût du plan estimé à 215 millions de francs et faisant l'objet de la demande de subventionnement.
- Il en résulte que cette procédure confirme la politique de faits accomplis où les citoyens et citoyennes et les élu-e-s parlementaires ne jouent que le rôle des béni-oui-oui, souvent au service de leur clocher communal. La législation cantonale en la matière, notamment la LCom, la LATeC et la LAgglo, n'encourage pas à la participation et favorise au contraire une politique peu démocratique et anachronique puisque toutes les décisions en matière d'aménagement sont réservées aux seuls exécutifs. Dans ce même cadre légal, la commune de Fribourg au moins essaye d'impliquer la population dans la discussion en offrant une structure – encore très timide – d'Agenda 21, d'une part pour développer des projets singuliers et d'autre part en vue de la révision totale du PAL dans le cadre d'ateliers à plusieurs niveaux. L'agglo devrait se doter également de structures analogues.

Notre proposition:

Introduire au début 2012 la procédure PA3 avec une participation plus large et sérieuse des citoyens et citoyennes, des élus et élues et de tous les milieux intéressés, dans l'esprit de l'agenda 21 et du développement durable.

³ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération. ARE, 14.12.2010 : <http://www.aren.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=fr>

C. LE PA2 MIS À L'ENQUÊTE N'EST PAS COMPLET ET NE SUFFIT PAS AUX EXIGENCES D'UN PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL SELON LES ART. 28 ET 29 LATeC :

1. Dans les documents mis à l'enquête, on cherche en vain le **plan directeur régional** qui comprend, selon l'art. 28 al. 2 LATeC **un texte et une carte de synthèse qui forment son contenu liant**.

Les documents mis à l'enquête ne suffisent pas à ces exigences légales et obligatoires:

- Le document appelé **projet d'agglomération de 2ème génération** de 237 pages ne correspond manifestement pas au texte exigé par la loi qui doit définir tout simplement *le contenu liant*. Au contraire il s'agit bel et bien d'un rapport d'accompagnement, prévu par l'art. 28 al. 3 LATeC, non obligatoire, mais évidemment souhaité.
- Les **56 plans** non numérotés annexés - qui se réfèrent ou devraient se référer aux chapitres du rapport explicatif susmentionné - ne suffisent pas non plus à l'exigence légale, vu qu'ils ne comprennent pas un – ou plusieurs – **plans de synthèse liants**. Uniquement pour le chapitre nature paysage, on trouve 2 cartes appelées « *cartes de synthèse* » nature-paysage (agglomération et centre). Malheureusement, le rapport omet de se référer d'une manière claire aux plans respectifs. Ainsi, non seulement la lecture s'avère difficile (défaut de numérotation, soit dans le texte, soit des plans). De plus, dans la forme actuelle, il est impossible de déterminer de manière claire et fiable quel plan et quels éléments du plan ont un caractère liant.

2. La **définition des mesures** exigée par la loi fait défaut. Le tableau publié aux pages 63 à 65 de l'annexe du rapport RIE énumère certes ces mesures, cependant il n'est pas assez précis pour pouvoir *définir* leur caractère et leur impact. Seules les quelques mesures publiées dans l'annexe « *fiches de mesures infrastructurelles, à titre exemplaire* », suffisent à cette exigence légale qui *demande d'identifier les projets à réaliser pour le développement territorial de la région* selon l'art. 28 al. 1, 2ème phrase LATeC.

Cela est confirmé par les chiffres résultants du rapport explicatif PA2 et des tableaux de mesures et fiches annexées :

- 24 Mesures A et B
retenues dans les fiches à titre d'exemple : CHF 74'478'000
- 141 mesures environs
A et B retenues dans le tableau annexe p. 65-67: CHF 141'015'334
- **Total env. 165 mesures A et B** CHF 215'493'334

On notera que seulement **1/7 des mesures sont identifiées** et **34%** chiffrées! Certes, la loi n'exige pas de chiffrer les mesures au niveau du plan directeur régional. Cependant l'estimation des coûts permettrait au moins indirectement d'identifier le caractère et l'importance de la mesure, son impact et ainsi que sa crédibilité.

On peut s'attendre à ce que le Comité d'agglo présente au Conseil d'agglo pour la séance du 22 décembre 2011 la liste et les fiches complètes des 165 mesures avec une estimation du coût détaillée. Cette démarche ne corrigera pas le défaut de la mise en consultation publique qui vient à terme le 14 novembre (21 novembre pour les alémaniques). On peut douter que le projet et son impact (modifiés sur la base de la consultation) puissent être étudiés et approuvés avec le sérieux exigé.

3. Le chapitre « **Principe d'exploitation** » du réseau routier (p. 154s), est tellement lacunaire et court qu'il peut être cité ici: *L'organisation et la gestion du réseau routier, basées sur la hiérarchie du réseau, sont assurées par des mesures de gestion (contrôle d'accès, signalisation, priorisation des TP, mixité ou séparation des usages, etc.) et d'aménagement (nombre et largeur des voies, traitement des cyclistes, largeur des trottoirs, aménagements des traversées piétonnes, plantations, etc.)*. Il en résulte une **partie liante** encore plus courte: **Organiser et gérer le réseau routier de manière à favoriser les transports publics et les mobilités douces**. L'annotation 50 précise que le chapitre sera à compléter pour la version finale (donc seulement après la consultation lé-gale publique!).

Ces directives se bornent à énumérer les différents volets d'organisation et de gestion. Cela est inadmissible, parce qu'ainsi, on passe sous silence les vrais problèmes cachés derrière cette liste: Un très grand nombre des mesures à cofinancer par la Confédération ne peuvent être justifiées que si l'application du principe liant est vérifié par un plan de faisabilité et de concrétisation. Il est encore à démontrer que l'agglo a la volonté politique d'intégrer un report modal avec toutes les implications défavorisant le TIM, et cela dans l'intérêt des centres-villes et des quartiers d'habitation. Le principe de coordination exige la concrétisation. Nous exigeons donc que le chapitre « principe d'exploitation exhaustif » soit remis à l'enquête avec d'une consultation complémentaire.

4. **Dans un esprit participatif** et afin de permettre une information complète, compréhensible par tous les intéressés, il aurait au moins été utile d'accompagner le document de plus de 300 pages d'un rapport qui correspond davantage au « *rapport sur les mandats d'étude parallèles à 2 degrés en procédure sélective du 10 mai 2010 (30 pages)*⁴, - disponible sur Google », ou encore au « *rapport final du Collège, MEP Projet d'agglo Fribourg, version finale du 3 décembre 2010 (90 pages)* », qui ne semble pas être disponible sur le site de l'agglo. Ou encore un document analogue au document de synthèse du PA1 mis à l'enquête en 2007 (sur la forme et non sur le contenu).

5. Or, il est nullement formaliste ou querelleux d'exiger un **texte et une carte de synthèse qui fixent le contenu liant du PA** :

- Certes, le rapport explicatif mis à l'enquête trame les textes « liants » : cadre bleu clair, arrière-fond gris. Cependant il s'agit souvent d'une simple répétition des résumés du rapport explicatif, formulés d'une manière peu contraignante et peu claire et qui se bornent à se référer par exemple au texte exhaustif précédant, celui-ci présentant un caractère général d'analyse ou de diagnostic mais où les objectifs et les principes sont mélangés.

⁴ http://www.agglo-fr.ch/fileadmin/user_upload/DAEM/100517_CdC_Programme_PDA_10.05.12_f_AMOdef4.pdf

- Il serait facile de produire un document de synthèse de tous les textes « liants » et cela faciliterait les analyses futures : D'une part cela permettrait aux citoyens de comprendre les conséquences concrètes de cette base légale. D'autre part cela permettrait aux futures autorités – et aux citoyens – de disposer d'une base légale claire qui réduirait le risque que n'importe quelle mesure ou nouveau projet puissent être justifiés par une phrase piquée quelque part dans les 236 pages du rapport. Ni le rapport, ni les plans ne permettent d'identifier tous les projets et mesures visés et de les comprendre au moyen d'une synthèse pourtant exigée par la loi.

Nos revendications:

- 1) **Dissocier la procédure d'approbation du plan directeur de l'agglo de la procédure de remise du projet PA2 aux autorités fédérales au 31 décembre 2011**
- 2) **Remettre en consultation un texte et une carte de synthèse qui forment le contenu liant du plan directeur selon l'art. 28 al. 2 LATeC**
- 3) **Remettre en consultation le chapitre complet « principe d'exploitation du réseau routier ».**
- 4) **Présenter le PA3 dans une version lisible de 30 pages au maximum.**

6. Le rapport explicatif - et en conséquence le plan directeur - n'est pas complet notamment sur 2 points expressément soulevés dans le rapport même :

- a. Les **principes d'exploitation du réseau routier** ne sont pas énumérés d'une manière exhaustive (p. 153, en bas, annotation 53). Or, il s'agit manifestement de l'instrument clef pour organiser les mobilités concurrentielles – TIM, TP, MD <piétons/cycles> - et doit faire partie du *contenu minimal* au sens de l'art. 29 al. 1 LATeC puisque le plan concerne une zone déjà urbanisée avec un espace de mobilité par nature déjà très restreint et très sollicité. Cela d'autant plus que les multiples plans présentés sont précis quand il s'agit du réseau routier, en principe déjà existant, au service du TIM/TP- et très flou par rapport à l'implantation des MD. Cette asymétrie risque de pénaliser les projets pour le trafic piétonniers et cyclistes qui sont déjà les parents pauvres de la politique actuelle.
- b. **Environnement et paysage** (chiff. 6.3.1) : « *Un concept de spatialisation lié aux autres thèmes environnementaux comme la **protection contre le bruit, la protection de l'air, l'énergie** ou la protection contre les rayons non ionisants n'a pas encore pu être développé à ce stade du projet. Ces thèmes représentent toutefois des contraintes plus faibles en termes d'aménagement du territoire, en comparaison par exemple avec celles liées à la protection de la nature et des eaux (p. 210 al. 2 PA2) ».*

Les mesures contre le bruit, pour la protection de l'air et concernant l'énergie font partie du contenu minimal du plan directeur régional selon l'art. 29 al. 1 LATeC, comme la protection des eaux où d'ailleurs les mesures concrètes ne sont pas légion. Les principes du développement durable (Agenda 21, empreinte écologique, participation) doivent être respectés par un plan directeur mis en consultation en 2011.

c. **Quantification insuffisante:**

Un plan directeur n'est pas crédible ni un outil utile pour la gestion d'une période de 10 à 15 ans (2011-2014 ; A 2015-2018 ; B 2019-2022 ; C 2023 ->) si des mesures pour des étapes de réalisation concrètes font défaut. Certes, dans la partie « analyse et diagnostic », on trouve un bon nombre de données pertinentes – nombre d'habitants, pendulaires, surfaces disponibles etc. Cependant, on cherche en vain des chiffres qui permettraient de calculer les besoins quantitatifs qui justifieraient les mesures proposées ou qui permettraient de vérifier, de corriger ou d'adapter les mesures prises durant la période correspondante, en vue de la prochaine étape comme l'élaboration du PA3 à lancer dès début 2012.

1) Par exemple Mobilité : taux de report modal visé, du TIM vers TP/RER/MD ? Pour calculer la capacité du réseau TP/RER, des P+R et P+Bike, des stations vélos, etc., le PA2 doit obligatoirement

- **Quantifier le transfert modal visé**, du TIM vers les transports publics (RER, TP régionaux et urbains, P+R) - et vers la MD: La totalité de la mobilité visée à l'intérieur du périmètre de l'agglo (voyageurs, trajets TIM/RER/TP) et la répartition sur les différents types de mobilité (TP, TIM, MD) doit être définie et coordonnées avec les acteurs principaux (Communes ; TPF, CFF, BLS ; commerçants, associations des propriétaires et locataires ; associations de quartier, Assoc. Vélo, TCS, ATE, Agenda 21 etc.)
 - Nombre de personnes transportées et nombre de transports commerciaux visés,
 - Nombre de voitures TIM (selon types : pendulaires, visiteurs, commerciaux), de RER/TP urbains et régionaux, cycles, piétons - par jour ouvrable.
 - Part modale des 6 types de mobilité de base
 - Surfaces/capacité de parcage visées dans les 5 secteurs (A, B, C, D, E).
- **Vérifier les moyens de mobilité** disponibles et à créer par les mesures A, B (et C) :
 - Surfaces de circulation disponibles – et de réserve - pour les TP régionaux et urbains, TIM et MD (cycles et piétons)
 - Moyens disponibles : TP/RER : Cadences, vitesse commerciale etc.
 - Mesures pour atteindre les objectifs quantitatifs
 - TP en sites propres ou mesures de garantie de fluidité permanente
 - Capacité disponible des TP/RER (démonstration que les coûts de gestion peuvent être garantis)
 - Mesures de réduction TIM :p.ex. limitation des surfaces de parcage aux centres d'activités (*centralités d'agglo*)
 - p.ex. compartimentage du TIM
 - P+R : effet à quantifier

- **Vérifier quantitativement la durabilité :**
 - Calculs utilité/coûts (CHF, impacts sur l'environnement et l'économie etc.)
 - Compatibilité avec les fonctions de l'agglomération : habitat, économie
 - Respect des valeurs limite OPB, OPair etc.
 - Efficacité énergétique : par trajet/personne

2) Par exemple pour les besoins des habitants : Besoins d'écoles, extrascolaire, consommation de proximité, institutions sociales et culturelles, parcs etc.

Notre proposition :

- 1) **Etablir une grille avec tous les chiffres pertinents et calculer les besoins correspondants** chiffrés pour la prochaine période de 15 ans et une perspective pour 30 ans (PA 3, 4), sur tous les sujets exigés par les art. 28/29 LATeC et les statuts de l'agglomération : l'urbanisation, la mobilité, l'environnement (bruit, air, eau etc.), les rives (rivières, lacs de Péroilles et de Schiffenen), développement économique, énergie, culture, tourisme, nature, espace forestier.
- 2) **Procéder selon les règles de l'Agenda 21 et du développement durable**, notamment en impliquant les citoyens et citoyennes dans une démarche participative.

D. PROPOSITIONS CONCRÈTES DE MODIFICATIONS ET COMPLÉMENTS DU PA2

1. Aménagement de l'espace

Nous soutenons les grandes lignes du projet qui est conforme aux objectifs de la LAT, LPE, LFI, LATeC et de LAgglo : Concentration de l'urbanisation des zones desservies par des TP. Cependant, le système de mobilité doit être renforcé de façon à permettre à la population de pouvoir se déplacer dans la vie quotidienne, pour le travail, la formation et les loisirs sans être contrainte de recourir à l'utilisation du TIM, et sans que le recours au TP/MD soit considéré comme sacrifice.

Nous demandons que la zone de la **Pisciculture** à Fribourg soit supprimée de la zone à densifier. Cette mise en zone est en contradiction avec le caractère de zone protégée de l'environnement proche. Ce site est difficile d'accès et une augmentation des activités industrielles ou artisanales créerait encore davantage de nuisances et de dangers pour la population. Nous demandons donc que la Pisciculture soit considérée par le futur comme **zone naturelle** avec éventuellement des aménagements de tourisme doux, et que les activités lourdes soient supprimées à moyen terme.

Nous demandons que les futures zones d'habitation identifiées soient conçues comme **écoquartiers** équipés d'emblée selon les principes de l'agenda 21.

Nous demandons que le PA2 intègre un **chapitre qui prend en compte les besoins au niveau des quartiers** pour autant que ceux-ci soient directement ou indirectement influencés par la gestion des besoins au niveau de l'agglomération.

- **Définir et identifier un parc urbain ou un jardin public pour chaque quartier ou micro-quartier d'environ 1000 habitant-e-s, dans un rayon accessible à pied en max. 10 minutes.** La formule « dans 2 minutes ou 5 minutes au vert » s'adresse aux automobilistes qui chargent leur vélo sur la voiture ou éventuellement aux sportifs en vélo électrique. Le centre de l'agglomération et certains quartiers de l'agglomération sont aujourd'hui réputés pour leur grand manque de surfaces vertes et de places de rencontres. Il est absolument primordial que les familles avec petits enfants, les personnes âgées, les jeunes pendant la pause de midi et également les adultes en quête d'une pause puissent accéder à un petit parc, un jardin urbain, une place arborisée. La qualité de vie d'une localité se mesure à cette échelle-là. Nous demandons donc d'identifier les places et jardins à préserver et pour la plupart à revaloriser et à assurer leur accessibilité par un réseau de cheminements piétonniers à maillage fin. Ce plan et cette liste permettront aussi de corriger en partie l'énorme lacune du PA2 en matière de trafic piétonnier. Exemples à inscrire dans cette liste, pour la ville ; Zone étang du Jura, parc Sémiramis, Jardin anglais, place de jeu de l'Auge, marché aux Poissons, Guintzet, parc Beauregard, nouvelle place plus conviviale centre de quartier du Schönberg (liste non exhaustive).
- Définir les **services de proximité nécessaires** pour le bon fonctionnement d'un quartier, analyser les infrastructures et services existants et définir les mesures à prendre – consommation, santé, social, culture, école, sports – et il faut favoriser les places de travail et les commerces de proximité pour diminuer la mobilité pendulaire au sens le plus large du terme. Certes, ces objectifs doivent être poursuivis également au niveau communal, cependant la concentration sur les centres et centralités risque d'appauvrir les quartiers et leur convivialité ainsi que leur cohésion sociale.

Le centre-ville et les centres de l'agglomération doivent être aménagés d'une manière conviviale comme des zones de rencontre libérées des impacts du TIM.

La mesure d'aménagement de la **Place de Grenette** est certes à saluer, mais il reste à qualifier l'aménagement et la gestion de l'entrée du parking élargi qui peut dévaloriser le projet. De plus, on peut encore augmenter les mesures visant à **libérer du parcage d'autres zones urbaines et historiques du Bourg** à l'instar de ce qui s'est fait à la Place Petit St. Jean. La Planche supérieure et les centres urbains des autres communes de l'agglomération pourraient également bénéficier d'une telle mesure.

Nos revendications:

- 1) **Toutes les nouvelles zones d'habitation identifiées sont réservées à des écoquartiers équipés.**
- 2) **Prendre les mesures nécessaires pour favoriser les services et places de travail de proximité. Définir et identifier un parc urbain ou un jardin public pour chaque quartier.**

- 3) Compléter le PA2 par un programme de zones de rencontre libérées des impacts du TIM dans toute l'agglomération.**
- 4) Supprimer la notion de zone à densifier pour le site de la Pisciculture et le classer comme zone protégée.**

2. Réorganisation du réseau routier TIM

Les objectifs, les principes et la hiérarchie des RER et TP énumérés ne sont en principe pas mis en question (ad chiff. 6.2.2 p. 160ss). Cependant certains objectifs et principes fondamentaux font défaut. Le PA2 omet, en matière de mobilité, de fixer des objectifs quantitatifs liants. De plus, le PA2 réitère tacitement l'axiome irréaliste et anachronique du choix libre entre TIM et RER/TP/MD. Vaut comme preuve l'absence de mesures dans le plan réduisant les capacités de parage (notamment au centre-ville Fribourg, Plateau d'Agy et autres) ou l'abandon de l'idée de compartimentages efficaces entre les secteurs et quartiers notamment du centre-ville.

Nos propositions :

- 1. Fixer le report modal à atteindre dans les phases A (2015-18) et B (2019-2022) et à viser pour la période C (après 2023) comme objet liant.**
Afin de réaliser le report modal, avancer la réalisation des mesures No 12.01-12.15 TP (site propre, arrêts) en première priorité et des mesures 13.01-13.07 (interfaces) en parallèle avec la réalisation des mesures 10.xx (gares).
- 2. Aménagement de l'Avenue de la Gare et de l'interface TP principale des bus urbains (P12, - 13.1 et 41.1). Notre proposition : Avancer la mise en œuvre à 2014.**

Il résulte des fichiers d'annexe, que ce projet est prévu pour la période **B 2019-2022**, éventuellement avancé dans le projet définitif dans phase A 2015-2018. Il s'agit d'un projet clef du PA2, - que ce soit pour la gestion du TP urbain et régional, pour la maîtrise du TIM ou pour le MD, pour atteindre le report modal visé. Incontestablement les nouvelles gares et arrêts RER (Avry, St. Léonard, transfert Givisiez, éventuellement 2^{ème} gare Villars-sur-Glâne ?) doivent être réalisés à court terme et les projets apparaissent mûrs. A la différence de ces projets concrets, la réorganisation de la gare de Fribourg reste dans le flou, bien qu'il s'agisse du point d'échange décisif pour le TP au niveau, urbain, aggro, région et canton (p. 176 al 4). Les augmentations successives des capacités RER jusqu'en 2014, la mise en service du Pont de la Poya (2014) et l'amélioration des déplacements des bus des lignes 1/2/6 par le Bourg exigent que les capacités des TP sur l'Av. de la Gare soient augmentées pour 2014. Il est nécessaire d'aménager à court terme les quais selon les besoins d'échanges des TP urbains – avec possibilité de s'arrêter plusieurs minutes. La fermeture de l'av de la Gare doit se faire le jour de la mise en fonction du Pont de la Poya, afin que cette mesure lourde, cofinancée par le Canton et la Confédération porte ses fruits et devienne compréhensible pour les utilisateurs de 3 catégories de mobilité. Bien que le compartimentage correspondant ne semble être prévu qu'à la mise en service incertaine du parking de liaison FR-Centre/Manor (296PP), l'installation de nouvelles mau-

vaises habitudes TIM après la mise en fonction du Pont de la Poya doit être évitée à tout prix (Liaison TIM – depuis Marly/Pérolles via le centre ville vers Agy, Schönberg, autoroute). Le projet doit donc être avancé à avant 2015.

1) Mesure supplémentaire : Compartimentage de l'av. Rue Louis d'Affry et installation prioritaire

Nous contestons fermement la définition suivante du réseau structurant du PA2, p. 193, dernier alinéa, 2^{ème} phrase : *Le réseau structurant urbain est nouvellement organisé sur le système de ceinture de l'hypercentre constitué de la rue Louis-d'Affry, de l'avenue du Midi, et de la route de la Fonderie.* Cette structure est déjà fortement compromise – et contestée (initiative moins de sens unique qui s'oppose principalement à la fermeture partielle de l'av. de la Gare en fonction depuis 2010) – par la gestion du trafic actuel.

Nous proposons la fermeture de cet axe de transit interne simultanément avec la mise en fonction du Pont de la Poya en 2014, - indépendamment de la fermeture totale et simultanée réclamée pour l'av. de la Gare. La Rue Louis d'Affry resterait accessible des 2 directions jusqu'à l'entrée derrière gare (accès escalier / ascenseur déjà fonctionnel, event. à renforcer) avec un espace de répartir dans la même direction. L'aménagement de surfaces de stationnement pour le TIM - de courte durée/ Pick-up - et pour les cycles sera nécessaire. L'axe de transit restera ouvert pour la MD. La gare reste ainsi facilement accessible pour le TIM des 2 côtés de la ville (ouest/Marly/VsG) et (est, Granges-Paccot/ Pont la Poya) dans la mesure de l'utilisation souhaitable. La mesure est nécessaire pour atteindre les objectifs proclamés par le PA2 : Débouchonner le centre-ville et restreindre les accès du TIM par un report modal déterminant vers des TP urbains et régionaux performants : suppression de la circulation de transit par le centre-ville, accès au centre-ville et échanges entre les quartiers par les grands axes routier depuis l'autoroute et par l'autoroute et la semi-autoroute. Eventuellement réaménagement de la place de la Gare, accessible aux Taxis et à la MD.

2) Gestion des accès routiers entre le carrefour St. Léonard / Pont de la Poya et le centre-ville : Rue de Morat, av. Général Guisan- rte du Jura

Les lacunes soulevées ci-dessus par rapport au chapitre « **Principe d'exploitation** » du réseau routier (PA2 p. 154s) concernent notamment ces 2 axes. Les problèmes fut au moins partiellement discutés, d'une manière abstraite et avec des promesses abstraites dans le cadre du permis de construire pour le Pont de la Poya qui sera fonctionnel dès 2014. Le PA2 doit concrétiser les mesures à prendre pour garantir la fluidité permanente des TP et la sécurité des MD et notamment la gestion du bruit et de pollution d'air dans ces quartiers d'habitation.

3) Renoncer à l'inscription du contournement de Guin (mesure 31.02) dans le PA2 et inscrire des solutions alternatives de diminution et de modération de trafic pour le centre de Guin.

Ce projet est contraire aux principes du projet aggro et risque de pénaliser tout le PA2 face aux critères d'attribution des subventions de la Confédération. La discussion publique à Guin a démontré que des solutions alternatives existaient et qu'il faudrait les inscrire dans le PA2.

4) Renoncer à l'inscription de la nouvelle route Marly-Matran (« franchissement Chésalles ») (mesure 31.04).

Ce projet est contraire aux principes du projet aggro et risque de pénaliser tout le PA2 face aux critères d'attribution des subventions de la Confédération. Les mesures de mise en site propre des bus, un horaire densifié, le renforcement du P+R et de la mobilité douce, ainsi que la réalisation d'une liaison Fribourg-Marly par rail sont des solutions à mettre en œuvre.

5) Renoncer à l'inscription de projets autoroutiers « hors PA2 » (mesures 30) dont le financement par la Confédération paraît assez illusoire et ne renforce pas la crédibilité du projet.

3. Organisation de la Mobilité TP

Nous saluons **les principes exprimés** pour le développement et **le rôle renforcé des TP** ainsi que les propositions de nouvelles lignes et la modification de certains tronçons. Certains points sont encore à renforcer.

Certes on peut lire à la p. 164, al. 4 PA2: *L'efficacité des transports publics urbains, en particulier des axes forts TP, doit être améliorée par la prise de mesures en faveur des transports publics. Ces dernières sont principalement à prendre sur les grandes pénétrantes et dans le cœur de l'agglomération – L'attractivité des transports publics, en particulier des axes forts TP qui jouissent d'une forte valeur d'image, doit également être améliorée. Il s'agit notamment d'augmenter le confort pour l'usager (matériel roulant, etc.), la régularité du service (respect de l'horaire, fréquences, taux de couverture horaire, etc.) et la qualité des aménagements (abris bus, aménagements attenants, etc.). En outre, des services à la clientèle doivent être fournis pour faciliter l'utilisation des transports publics.*

Malheureusement, ces principes s'avèrent de caractère purement déclaratif, sans en tirer les conséquences nécessaires et crédibles. Les axes et la hiérarchie des TP urbains et régionaux - en grande partie déjà existantes – complétées notamment par un axe tangentiel – ne sont pas contestés. Mais le PA2 se restreint à énumérer le hardware et les mesures correspondantes et renonce à définir d'une manière contraignante le software nécessaire : Mesures restrictives par rapport à la charge du TIM permettant que les lignes TP fonctionnent d'une manière efficace et mesures pour atteindre un report modal contraignant. Sur le dernier point, le PA2 tombe sous les objectifs de la feu CUTAF !

Certes, au chapitre de définition du réseau des lignes principales (p. 169), les problèmes d'exploitation très importants sont évoqués, - mais par la suite on cherche en vain des mesures contraignantes – voire *liantes* - à prendre pour garantir leur fonctionnement:

- Ligne 1: *Toutefois, la réalisation d'un axe fort TP structurants sur cette ligne desservant l'axe de la "vie publique" nécessite la réalisation de mesures d'aménagement importantes en faveur des TP et MD.*
- Ligne 2 : *La réalisation d'un axe fort TP structurants sur cette ligne desservant l'axe "urbain majeur" nécessite comme pour la ligne 1 la réalisation de mesures d'aménagements importantes en faveur des TP et MD.*
- Les mêmes difficultés concernent aussi partiellement et d'une manière très sensible la majorité des lignes principales 3 et 10 les lignes secondaires (p. 170ss) et suburbaines (p. 172).
- La desserte de Bourguillon doit être garantie avec une cadence minimale de 30 minutes, et en vue d'une densification générale du quartier à moyen terme à 15 minutes. Cette desserte peut résulter d'une cadence renforcée des bus régionaux vers St.Ours et d'une introduction de renforts par bus scolaires/publics aux heures de pointe. Une liaison Centre/Bourg-Bourguillon-Pierrafortscha-Marly pourrait être une idée à approfondir à moyen terme.
- Un parcours en site propre pour les TP est à examiner pour des trafics de livraison jusqu'à la sortie sud de l'autoroute par l'avenue de l'Europe, puis par le site stratégique de Bertigny, afin de désengorger l'avenue de Beau-regard.

Le plan des mesures TP secteur centre (PDF Nr. 62) n'identifie pas, et de loin, tous les secteurs où la fluidité des TP devrait être garantie par des voies de bus en site propre, des contrôles d'accès et une requalification des axes. Une étude qui démontrerait le contraire fait défaut.

Nous demandons un plan complet des sites propres à réaliser, un échéancier et un budget pour leur réalisation.

Pour atteindre le transfert modal visé, la fréquence de base des TP urbains doit être augmentée sur la base d'un calcul des besoins qui corresponde à la fréquentation visée. Les besoins doivent être calculés sur la base des effets à attendre d'une réduction massive du TIM, suite aux mesures d'encouragement (capacités TP, P+R etc.) et de découragement (compartimentage, réduction des capacités de stationnement notamment au centre-ville).

Nous attendons également une fiche au plan directeur qui définisse la desserte minimale en termes de service et par arrêt : desserte minimale par quartier résidentiel (renforcement du plan directeur cantonal de transport nécessaire !), équipement minimal par arrêt, politique tarifaire, principes pour le matériel roulant (trolley/économies d'énergie, bruit, ergonomie pour personnes à mobilité réduite et en général)

Les défauts et omissions risquent de mettre en péril d'une manière fondamentale la crédibilité des objectifs globaux visés et par là de réduire une nouvelle fois à néant la justification d'un cofinancement fédéral selon l'art. 1 al. 2 lettre c LFinfr⁵ et les messages du Conseil fédéral et les directives correspondantes de l'ARE.

⁵ http://www.admin.ch/ch/f/rs/725_13/a1.html

Nos revendications :

- 1) (Bis): Fixer le report modal à atteindre dans les phases A (2015-18) et B (2019-2022) et à viser pour la période C (après 2023) comme objet liant.
- 2) Garantir la fluidité du réseau TP sur tous les axes principaux dès 2014 (Poya, RER), à garantir en tout état du réseau, notamment aux 4 heures de pointe journalières, en principe par des voies en site propre, subsidiairement par un renforcement des mesures de contrôle du TIM.
- 3) Un plan de réalisation de toutes les lignes principales en site propre.
- 4) La fréquence de base doit être augmentée pour les lignes principales de 7,5 à 5 minutes, soit de 15 à 10 minutes pour les réseaux subsidiaires (p. 176).
- 5) Garantir une desserte suffisante de Bourguillon.
- 6) Définir le service minimal par arrêt et le service-clientèle minimal.

4. Politique de stationnement

Nous saluons la volonté de l'agglo de régler l'aménagement et la gestion du stationnement au niveau de l'agglo ainsi que le principe des 5 zones différenciées.

Nous regrettons pourtant que notre demande de pouvoir consulter l'**étude Transportplan, Sion, août 2011** (PA2, p. 199) ait été rejetée. Du texte PA2 ne ressort aucun résultat de calculs qui auraient analysé le TIM engendré par les surfaces déjà disponibles et à attendre, suite à la croissance d'habitants et de places de travail alors que la capacité du réseau routier ne pourra pratiquement pas être augmentée. Les besoins de surface de TP et MD chargeront en principe le même réseau. Cette analyse est impérative – axe par axe - pour pouvoir examiner la crédibilité de tout le concept promulgué par le PA2, dès 2015 et sur une période de 30 ans. Un moyen intéressant pour diminuer le TIM en milieu urbain est d'aménager des quartiers où les habitants préfèrent abandonner la voiture privée – on constate de plus en plus ce phénomène dans les grandes villes. Or, il nous est impossible de nous prononcer sur la justification des coefficients proposés, sans connaître les calculs des charges que nous demandons.

Nous saluons les principes suivants retenus dans le PA2: *Pour limiter l'emprise du stationnement sur l'espace public, 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 construite en ouvrage doit être compensée par la suppression d'un nombre identique de cases en surface au minimum.*

Nous demandons une garantie que ce principe soit strictement appliqué notamment pour les 3 projets en suspens dans le centre-ville : Parking de liaison Fribourg-Centre, Parking Ancienne gare et Parking de la Grenette, conditions à confirmer dans le plan directeur. A rappeler que la manne fédérale n'est pas

distribuée à titre de la LFI_{nfr}, mais aussi pour le réaménagement de places historiques p.ex.

Politique de stationnement P+R : Comme retenu déjà sous d'autres volets, le PA2 ne calcule pas le report modal visé, utile pour calculer les besoins de capacité pour la période A, B et C – et les besoins de réserves de capacité - en matière P+R. Les capacités proposés par le PA2 nous paraissent très pessimistes (stations RER : 20 à 30 places ; places en périphérie du réseau TP urbain : plus de 50 places. Se basant sur des expériences prometteuses faites dans d'autres villes et tenant compte des principes généraux du PA2, un surplus de capacités doit être envisagé, - notamment en direction des pendulaires arrivant de la zone rurale identifiée dans le Ouest de l'agglomération.

Nous exigeons une tarification qui dissuade d'une manière efficace l'utilisation abusive des P+R, - comme ce fut le cas dans le « P+R » de la gare CFF Fribourg.

Du reste nous acceptons le plan d'aménagement de P+R, les démantèlements prévus inclus. A identifier un lieu d'implantation en direction de la Singine, - entre le Schönberg et Tavel.

Nos revendications :

- 1) **Etablir un calcul des surfaces de circulation disponibles et des charges actuelles et futures des axes urbains, à mettre en consultation.**
- 2) **Définir les charges maximales compatibles avec la gestion visé par le PA2 pour les axes principaux, à mettre en consultation.**
- 3) **Régler les coefficients d'aménagement et la tarification de la gestion du parcage en tenant compte de la charge maximale disponible pour un TIM, et un TP fluide et une MD sûre, à mettre à l'enquête.**
- 4) **Statuer que le principe, selon lequel *toute nouvelle place de stationnement construite en ouvrage doit être compensée par la suppression d'un nombre identique de cases en surface au minimum* sera appliqué pour les projets de parking en suspens au centre-ville : Parking de liaison Fribourg-Centre, Parking Ancienne gare et Parking de la Grenette,**
- 5) **Les capacités des P+R doivent être supérieures à celles retenues.**

5. Mobilité douce MD, remarques générales

Les objectifs retenus pour la MD ne sont pas contestés, au contraire, on ne peut que les confirmer et les soutenir : *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 (PA2, 6.2.3, p. 177ss ; Plan Nr. PDF 50).*

La première critique fondamentale à soulever dans les présentes observations concerne une erreur fondamentale : Le plan ne différencie pas d'une manière visible le réseau cycliste, du réseau piéton. **Les plans de base (analyse et**

mesures ; Figure 72 et les plans p. PDF 50, 51 et 52, Schéma de la structure du réseau mobilité douce urbain, p. 178, **mettent dans le même pot, la MD piétonnière et la MD cycliste**, ce qui est d'emblée inadmissible. La MD cycle peut et doit desservir des distances entre 2 et 6 kilomètres, elle est destinée à une vraie alternative au TIM, au TP et RER. Les vitesses entre les 2 utilisations sont très différentes, 3/4 km/h pour les piétons, 20 km jusqu'à 25/30 km/h pour les cycles, d'ailleurs de plus en plus électrifiés. La MD piétonne pertinente n'a par contre qu'un radius d'action de 100 m à 2-3 km au maximum - à l'exception de l'usage récréatif, sportif et touristique.

Le plan proposé ne tient pas compte de ces besoins bien différents, - et du besoin de séparer la planification du réseau vélo et du réseau piéton. Pour les surfaces communes, la zone de rencontre est de rigueur.

Nous exigeons donc un plan vélo, un plan piéton, et un plan de modération de trafic qui fait la synthèse entre les différents modes de mobilité.

La 2^{ème} critique concerne le manque de précision du plan : Est-ce que les capacités spatiales sont disponibles ? Pour des trajets séparés, des routes destinées au TIM et TP ? Pour des nouveaux trajets exclusifs ou avec garantie d'une utilisation faible par les mobilités concurrentielles ? L'annotation 49 n'est pas acceptable : *la perméabilité locale et la constitution des réseaux de rabattements vers les centralités et les transports publics est un **tâche de niveau communal** et qui doit figurer comme objectif à toutes les échelles de planifications et de projets. **La plupart de ces liaisons ne sont par conséquent pas identifiées dans le projet d'agglomération.** Le principe est toutefois exprimé dans la carte "Schéma de la structure du réseau mobilité douce urbain". Certes, certains détails et la mise en œuvre des MD Cycles et Piétons restent de la compétence des communes. Cependant un réseau de circulation n'a pas un effet suffisant, qui puisse justifier les grands investissements, si la continuité et la stabilité du réseau total n'est pas garanti d'une manière intégrale (principe de coordination). D'autant plus lorsqu'on peut lire : **Le réseau structurant primaire se déploie principalement sur le réseau routier principal, il est connecté au réseau structurant d'agglomération et permet l'accès ... (p. 180, dernier alinéa).** Il revient donc au PA2 d'inscrire le réseau MD – cycles et piétons - dans le réseau communal avec le même degré de précision que celui réservé au réseau TIM et TP.*

Vu que le plan « maillage vert » MD est disponible en 1 :50'000 seulement, nous saluons la bonne intention de ce plan mais nous nous voyons incapable de le commenter.

Nos revendications

- 1) Le PA2 doit identifier d'une manière suffisamment précise un plan cycle et un plan piéton ainsi qu'un plan de synthèse « modération de trafic » pour les surfaces communes MD – TP – TIM.**
- 2) Le PA2 veillera à ce que les améliorations d'un mode de déplacement ne défavorise pas l'autre.**
- 3) Dans les projets de modération de trafic « Valtraloc », il sera nécessaire d'obtenir du canton le changement de philosophie et de pouvoir réaliser des zones de rencontre et des zones 30 sur les traversées. Une « modération » à 50 km/h est un leurre sur la plupart des tronçons.**

6. MD cycles : Trafic deux-roues légers (vélos et vélos électriques)

Remarque préliminaire : A rappeler que la création d'un réseau cycle - globalement comparable avec les principe et objectifs du PA2- fait déjà partie du plan directeur de circulation de la ville de Fribourg, en vigueur depuis 1989. Le plan a été complété par un plan directeur cycles spécial, avec des fiches d'application. Or, on doit constater p.ex que. la liaison structurante en matière MD Fribourg, - rue piétonne entre la Gare et la Place Petit-St-Jean, - n'est toujours pas mise en œuvre, 22 ans plus tard, et que le réseau pour les cycles est resté très lacunaire. Or, des doutes poliment exprimés sont permis.

Les cycles ont besoin aussi bien d'itinéraires en site propre que de liaisons pratiques et sûres sur tout le réseau routier. Pour des « autoroutes cycles » (exemple très efficace: Bolzano I), il faut identifier un réseau de chemin cyclables, donc en site propre qui évite tout stop and go. Le Transagglo est un tel projet, mais il faudra s'assurer que sa réalisation ainsi que les mesures 20.03 à 20.15 ne pénalisent pas les piétons.

Pour les pistes cyclables qui doivent assurer le trafic vélo de desserte fine (et qui garantit l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien et non seulement pour les loisirs), il faudrait un plan avec une planification détaillée et les budgets nécessaires. Ces tronçons restants sur le réseau routier doivent être identifiés et la compatibilité avec l'utilisation simultanée des TIM (charges compatibles etc.) - TP – et piétons doit être retenues.

Le réseau structurant d'agglomération proposé,

- Axe Transagglo Avry – Düdingen,
 - Axe "vie publique" Marly-Pérolles-Gare- Portes Fribourg, avec branches Givisiez – Schönberg)
 - et l'axe Agy-Moncor
- est salué (p. 180).

Nous suggérons d'inscrire aussi l'axe par le pont de la Poya Singine / Schönberg-Morat comme axe MD structurant des cycles.

Cependant il revient à répéter que les investissements importants visés ne peuvent être justifiés qu'à la condition que leur intégration dans un système complet et performant soit garantie, - d'abord par un plan de faisabilité détaillé, puis par la mise en œuvre d'investissements communaux.

Nos revendications :

- 1) Par rapport au réseau de stationnements vélos, il faut procéder à un calcul des besoins visés par le PA2 pour garantir les capacités de besoins correspondants, à court et à moyen terme.**
- 2) En plus des projets « structurants », le PA2 présente un plan et des mesures pour la mobilité quotidienne par vélo.**

7. MD piétons

Le manque de mesures « piétonnes » proprement dites est le plus grand défaut du PA2. Si une planification piétonne n'est pas rajoutée au PA2, les exigences de base du projet aggro ne sont pas respectées et le subventionnement fédéral sera de nouveau illusoire.

De toute évidence, le chapitre « MD » a été rédigée avec une optique purement cycliste et la mention « piétons » a été simplement rajoutée dans les mesures. Le « plan de concept MD » (centre/ Guin) est un plan exclusivement cycliste. La Transagglo et d'autres projets « structurants » sont des voies rapides pour cyclistes. Le « schéma de la structure du réseau MD » est calculé avec les vitesses des cyclistes. Les besoins des piétons sont bien différents.

Le réseau structurant pour le trafic piétonnier au niveau de l'agglo et de la commune ne peut pas être identique avec le réseau cycles : Le réseau pédestre doit lier les points de la manière la plus courte possible et doit être confortable, sûr, convivial, dans un environnement attractif et de préférence avec une valeur touristique (urbaine et nature).

La réussite du transfert modal vers le TP dépend profondément de la fiabilité des chemins d'accès et de la convivialité et sécurité des parcours. Or, des mesures concrètes en faveur de cette utilisation à courte distance sont rares.

A noter qu'une partie des aménagements MD prévus laisse présager une péjoration des conditions pour les piétons par rapport à la situation actuelle. Ceci vaut par exemple entre l'Université et St. Léonhard où les terrains réservés prévoient une nette diminution des surfaces pour les piétons. Ceci vaut aussi pour l'installation d'un moyen de locomotion pour cyclistes au Guintzet qui nous laisse très dubitatif.

En ce qui concerne la mobilité piétonne, il nous semble que la PA2 compte sur le piéton sportif, sans bagages. Il ne faut pas oublier que les chemins piétonniers, les trottoirs et les traversées doivent être utilisables pour tout le monde : les enfants sans surveillance, les personnes âgées, les personnes portant des charges. Le PA2 présente des routes, il nous faut LA RUE comme espace de vie.

Le PA2 oublie de présenter des itinéraires historiques, pratiques, attractifs, touristiques, comme les trajets par escaliers en ville. En même temps, il est nécessaire de proposer un itinéraire alternatif pour les personnes à mobilité réduite.

Nous saluons les propositions de modération de trafic en général, sans entrer en détail sur les mesures (problème de lisibilité) et nous saluons également les franchissements qui créent de nouvelles liaisons. Par contre, nous nous opposons aux idées de certaines passerelles qui compliqueraient le cheminement actuels des piétons et qui ne serviraient qu'à augmenter les capacités de charges pour le TIM. Sans plans disponibles, impossible de s'exprimer en détail sur les mesures.

L'agglomération dispose de beaucoup d'attractions naturelles et historiques sur un périmètre relativement restreints. Ces points doivent être reliés par des cheminements confortables qui suffisent au moins partiellement aux exigences de la LCPR et de l'OCPR⁶. Le PA2 renonce même d'identifier le chemin de St. Jacques, qui fait partie d'un réseau européen.

De plus l'agglomération est entourée d'une nature reconnue être forte qui selon les nouvelles normes fédérales et cantonales – et grâce au PA2 – sera mieux protégée. Ces atouts, les petites distances entre les quartiers, les centres et les communes d'une part et la proximité de la nature méritent d'être valorisés.

A rappeler que les places urbaines à haute convivialité doivent renforcer ce réseau piétonnier.

Nos revendications :

- 1. Identifier un réseau piétonnier et pédestre sur toute l'agglomération, remplissant partiellement les critères de la LCPR et de l'OCPR.**
- 2. Présenter une analyse de détail, un plan de détail (au moins 1 : 25'000, avec décrochages 1 : 10'000 pour les projets) et des mesures avec budget. Présenter des réseaux piétons pour le quotidien de toute la population, et une planification des liaisons historiques, touristiques et de loisirs. Prendre des mesures pour rendre le réseau attractif et convivial.**
- 3. Supprimer ou modifier les projets qui pénalisent les piétons : Itinéraires mixtes « vélo rapide » et piétons, franchissements qui allongent et compliquent les traversées ainsi que les passages souterrains pour piétons.**

8. Paysage et environnement (eau, bruit, air, énergie)

Ces sujets sont fortement – et illicitement – négligés par le PA2, certainement à cause de la pression de temps. Il fallait déposer le projet sous l'angle de l'aménagement et de mobilité pour sauver la manne fédérale promise par la LFI. D'emblée, nous exigeons que ces deux plans soient complétés préalablement à l'approbation du DAEC : mesures en faveur du paysage, de la nature, contre le bruit et la pollution d'air et en faveur d'une utilisation judicieuse de l'énergie.

Les quelques références retrouvées dans le plan sont certes toutes approuvées.

Pour la protection contre le bruit, nous demandons l'introduction d'une **limitation de la vitesse maximale à 30m/h, en période de nuit**, soit entre 22 heures et 6 heures, sur tous les axes habités où les valeurs limites applicables se-

⁶ Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)
<http://www.admin.ch/ch/f/rs/c704.html> Ordonnance du 26 novembre 1986 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR)
http://www.admin.ch/ch/f/rs/704_1/index.html

Ion l'OPB (Ordonnance sur la protection contre le bruit) sont actuellement dépassées⁷

Nous avons cherché avec curiosité, mais en vain, sur le plan les **tronçons de remise à ciel ouvert des cours d'eau** (*en trait-tillé bleu foncé en priorité dans la zone bâtie*), mentionnés dans la légende du plan et le rapport aux pages 218ss.

Les **parcs communaux**, existants et visés, ne sont pas inscrits dans le plan, bien qu'ils soient nécessaires pour valider leur cohérence avec les plus grands parcs identifiés comme parcs d'agglomération.

Nous saluons l'identification du **parc d'agglomération de la Sarine** et les règles applicables de caractère liant promulguées. Cependant des mesures à prendre font totalement défaut ce qui nourrit notre soupçon de faire miroiter aux autorités fédérales un projet complet et sérieux.

Nous revendiquons à ce titre que des mesures soient prises dans le programme A/B en faveur de la **revitalisation des berges** et surtout de l'augmentation d'un minimum de débits résiduels convenables en application plus généreuse et respectueuse de la LFSP et de la LEaux⁸ Cette dernière mesure soutient les objectifs du PA2 : *La remise à ciel ouvert des ruisseaux enterrés, le respect de l'espace nécessaire au cours d'eau et la priorité à un entretien extensif des berges et des cordons boisés, permettra de retrouver des espaces naturels qui avaient disparu et profitera ainsi à la faune et la flore de l'agglomération.*

Le Groupe E fait de la Sarine un pauvre filet, avec des changements de niveau d'eau journaliers et mortels pour l'aqua faune, notamment pour les espèces indigènes de poissons, les écrevisses et les organismes leur servant de pâture, nous en sommes témoins : la biodiversité naturelle continue d'être menacée. La mesure citée plus haut est nécessaire pour revitaliser cette rivière, elle permettrait de *recréer les couloirs biologiques qui intègrent les forêts, les couloirs à faune, les cours d'eau, les zones de protection inscrites dans des inventaires fédéraux et les zones de protection des eaux* (PA2, p. 217).

Nous proposons que l'agglomération prenne en charge la **STEP afin de l'exploiter comme un centre de production d'énergies renouvelables**, - biogaz (déchets végétaux inclus), chaleur industrielle et de proximité, électricité, solaire – avec des panneaux solaires intégrés dans les piliers du Pont de la Poya en construction⁹.

⁷ <http://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/Nachts-Tempo-30-in-ganz-Zuerich/story/10554220>

⁸ Loi fédérale sur la pêche LFSP, http://www.admin.ch/ch/f/rs/923_0/index.html et Loi fédérale sur la protection des eaux LEaux http://www.admin.ch/ch/f/rs/814_20/index.html (chap. 2, art. 9ss).

⁹ <http://www.bernerzeitung.ch/wissen/technik/Klaeranlagen-koennten-AKW-Muehleberg-ersetzen/story/25839308#kommentar>

Nos revendications :

- 1) Remise en consultation du PA2 avec un traitement suffisant du paysage, de l'environnement et de l'énergie.**
- 2) Limitation de la vitesse maximale à 30m/h, en période de nuit, sur tous les axes habités subissant des dépassements des valeurs limites OPB.**
- 3) Inscription des parcs communaux, existants et visés et création d'un réseau de petits parcs, jardin, surfaces vertes, à l'instar des propositions Agenda21 de la Ville**
- 4) Des mesures concrètes pour la revitalisation de la Sarine, des Berges et modification du régime d'eau en faveur de l'acquafaune et des citoyens.**
- 5) Intégration de la STEP comme centre de production d'énergie renouvelable**

Avec nos meilleures salutations

Pour les Verts-Ville de Fribourg :

Rainer Weibel et Christa Mutter,
membres verts du Conseil d'agglo

Copie :

- Office fédéral du développement territorial ARE, Mühlestrasse 2
CH-3063 Ittigen, par <http://www.are.admin.ch/kontakt/index.html?lang=fr>
- M Georges Godel, Conseiller d'Etat et directeur de la DAEC. Rue des Chanoines
17. Case postale 1701 Fribourg, godelg@fr.ch