

Communiqué aux médias

Fribourg, 6 novembre 2011

Nos observations par rapport au projet d'agglomération 2 du 22 septembre 2011 (PA2)

Soutien global, procédure impossible, améliorations indispensables. Et la mise en œuvre ?

Les Verts-Ville de Fribourg saluent les principes du projet d'agglomération 2 (PA2 notamment pour la priorité donnée aux transports publics et à la mobilité douce et soutiennent globalement les propositions de densification du bâti, de structuration des espaces et des grands axes mobilité : Un réel progrès par rapport au PA1. Par contre, les Verts critiquent la procédure qui rend caduque la réelle possibilité de participation de la population et également des élu-e-s bénévoles. Le projet en consultation ne contient qu'une petite partie des mesures et aucun budget. Les Verts demandent l'élaboration d'un véritable plan directeur régional sur la base du PA2, dès janvier 2012, avec une démarche participative qui mérite ce nom.

Le point le plus faible du projet est l'absence de plan pour piétons ; les piétons sont les oubliés du volet mobilité douce qui se concentre sur les projets pour vélos.

Les Verts demandent la réalisation prioritaire des projets TP et MD. Ils exigent la suppression du contournement de Guin et de la route Marly-Matran: la présence de ces deux projets routiers inutiles dans le PA2 est contraire aux exigences des instances fédérales. Elle risque de les heurter – comme lors du PA1 – et de mettre ainsi en danger le financement attendu pour la totalité du projet agglomération.

Le projet PA2 mérite d'emblée le soutien des Verts-Ville de Fribourg, du groupe vert du Conseil d'agglomération et du Conseil général puisqu'il a été nettement amélioré par rapport à sa version 1. Les points que nous avons critiqués lors de la première mise à l'enquête (2007) ont été en partie corrigés. Nous soutenons notamment les principes et critères évoqués en matière

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

Nous saluons la **concentration de l'urbanisation** à la seule condition que ces zones soient **desservies par les TP** et que des aménagements et des soutiens financiers soient prévus pour que les services de proximités ne soient pas étranglés. Le projet pourrait aller plus loin en encourageant voire en obligeant les nouvelles zones d'habitation de répondre **aux critères d'écoquartiers**.

Nous soulignons que ce plan doit être **coordonné avec la politique cantonale** et doit servir d'encouragement pour les **communes qui entourent l'agglomération**. La densification de l'agglomération perdrait tout son effet si à l'extérieur, les zones à bâtir continuaient à s'étendre sans restriction. Nous saluons les grandes zones vertes des collines glaciaires et la mise en valeur du paysage le long de la Sarine.

Nous proposons des améliorations et demandons des compléments. Le PA2 doit devenir un **instrument garantissant aux générations futures une meilleure qualité de vie** que ce soit du point de vue culturel et urbanistique, qu'il permette un transfert de la mobilité individuelle motorisée vers la mobilité publique et douce, qu'il préserve des espaces naturels et protège la biodiversité.

C'est pourquoi nous défendons la **mixité des quartiers** et l'augmentation dans toute l'agglomération de **zones de rencontre** comme en Basse-Ville de Fribourg et de **parcs urbains**, comme celui qui a été mis en place à Villars-sur-Glâne et qui relie Cormanon à Beaumont. Ces mesures ont un rapport coût bénéfice très intéressant.

Notre propositions de

- **mettre le projet en consultation publique début 2012 dans l'esprit de l'agenda 21**. Le projet devrait être plus lisible et expliqué à la population avec possibilité de faire des propositions là où le projet est encore en chantier.
- **Dissocier la procédure d'approbation** du plan directeur de l'agglomération de la procédure de remise du projet PA2 aux autorités fédérales au 31 décembre 2011.
- Remettre à l'enquête un texte et une carte de synthèse qui forment le **contenu liant du plan directeur** selon l'art. 28 al. 2 LATeC, ainsi que le chapitre complet « principe d'exploitation du réseau routier » et « mobilité douce / piétons ».
- Seul **exception** à la densification : **Sortir le site de la Pisciculture** de la zone densifier et le classer comme zone protégée, réservée év. au tourisme doux.
- **Renforcer le lien avec Marly** en prévoyant une liaison par rail (train-tram). L'importance de Marly paraît sous-estimée en général dans le projet.
- **Sortir le contournement de Guin et la route Marly-Matran** du projet. Nous rappelons que la présence de ces projets dans le PA1 avait déjà plombé celui-ci aux yeux de la Confédération.

- Donner la **priorité aux projets TP** : Aménager rapidement l'Avenue de la Gare et l'interface TP principal des bus urbains (P12, - 13.1 et 41.1). Notre proposition : Mise en œuvre 2014.
- **Renforcer la cadence TP** en général : 5 minutes pour le réseau principal, 10 – 15 minutes pour le réseau secondaire, un minimum de 30 minutes pour toutes les liaisons dans l'agglo.
- Etablir un **réel plan pour piétons** avec un réseau attractif pour les déplacements au quotidien, et la mention des chemins historiques et touristiques. Arrêter de traiter les piétons comme quantité négligeable et renoncer aux projets pénalisant les piétons encore davantage.
- Rajouter un **plan des petits parcs, jardins urbains**, places arborisée dans chaque quartier, comme centres de la vie sociale, et inclure les services dans les quartiers (commerces, social, culture, sports, écoles) dans la planification.

Nous applaudissons les améliorations faites en ce qui concerne les transports publics notamment la mise sur pied des RER et les projets de sites propres pour les bus. Une augmentation notable des capacités et des cadences est absolument nécessaire pour que le transfert modal puisse se faire sans qu'il ne soit synonyme de calvaire.

Nous aimerions également voir figurer dans le projet :

- une **énumération exhaustive des principes d'exploitation du réseau routier**, notamment en ce qui concerne la mobilité douce
- une **quantification du transfert modal** visé des TIM vers les TP (y compris le RER) et la mobilité douce.
- un **chiffrage prospectif** sur 15 ans, voire 30 ans de tous les domaines touchés par la LATEC soit : l'urbanisation (la densification), la mobilité et les aménagements y relatifs (stationnement, piste et bande cyclable, nouvelles dessertes, etc.), la protection de l'environnement, le développement économique, énergétique, culturel et la protection des sites naturels.

Donc, en résumé :

**Le PA2 a le mérite d'exister,
les principes sont louables,
les priorités financières doivent changer,
nous attendons les mesures
et nous souhaitons que la population puisse s'exprimer.**