

2016-2021
Procès-verbal n° 10a de la séance ordinaire du Conseil général
du lundi 3 juillet 2017, salle du Grand Conseil, Fribourg

Présidence: M. Pierre-Alain Perritaz

Ouverture de la séance

La séance est ouverte à 19.33 heures.

Présence de 67/80 Conseillers généraux et de 5/5 Conseillers communaux.

Excusés (11): Mmes et MM. Caroline Ayer, Benoît Hemmer, François Ingold, Marine Jordan, Emmanuel Kilchenmann, Martin Kuhn, Fabienne Menétrey, Tina Odermatt, Marie-Claire Rey-Baeriswyl, Philippe Vorlet et Rainer Weibel.

Absents (2): MM. Vincenzo Abate et Thomas von Gunten.

Scrutateurs: MM. Gilles Bourgarel, Bernard Dupré, Jean-Noël Gex, Alain Maeder, François Miche et Mario Parpan.

Secrétariat: Mmes et M. Anne Banateanu, Ingrid Buntschu, Mathieu Maridor et Nathalie Marvardi-Bürgy.

Assistance technique: M. Vincent Haymoz.

Le Président. Monsieur le Syndic, Mmes les Conseillères communales, MM. les Conseillers communaux, M. le Vice-Président, chers collègues, j'ai le plaisir de vous saluer et d'ouvrir cette 9^{ème} séance ordinaire de la législature. Je salue également les membres de l'administration communale, les visiteurs sur la tribune, ainsi que les représentants de la presse.

Je constate que la convocation du 12 juin 2017, contenant l'ordre du jour de cette séance et de la séance de relevée de demain, vous est parvenue dans les délais légal et réglementaire.

Avez-vous des remarques d'ordre formel à exprimer quant à cet ordre du jour?

Tel n'est pas le cas, l'ordre du jour est ainsi approuvé.

1. Communications du Président;
2. Approbation des procès-verbaux n° 9 a et b des séances du Conseil général des 29 et 30 mai 2017;
3. Vente d'une parcelle de 432 m² aux Grand-Places pour la construction d'un bâtiment de deux étages comprenant l'intégration des sorties de secours du parking de liaison – Message n° 18;
4. Crédit d'étude de 1'689'735 francs pour la requalification de la place de la Gare et de ses abords – Message n° 19;
5. Comptes 2016 de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg;
6. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 166 de M. Laurent Dietrich, repris par M. Bernhard Altermatt (DC/vl), lui demandant un état des lieux et une vision future du développement durable et de ses actions;
7. Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 180 de Mme et M. Gisela Kilde (DC/vl) et Marc-David Henninger (PS) lui demandant une étude sur la réalisation d'une meilleure participation des enfants et jeunes dans les procédures administratives communales les intéressant;
8. Décision quant à la transmission:
 - de la proposition n° 1 de M. Claudio Rugo (PA) demandant au Conseil communal la modification du règlement fixant l'organisation générale de la Ville de Fribourg et le statut des membres du Conseil communal en vue d'une baisse linéaire de 10% des salaires des membres du Conseil communal de la Ville de Fribourg;
 - des postulats
 - n°42 de Mme et M. Fabienne Menétrey et Oliver Collaud (Verts) demandant au Conseil communal d'étudier la mise en place d'une gestion durable des espaces verts en rejoignant le programme VilleVerte Suisse;
 - n°43 de MM. Simon Zurich, Marc Vonlanthen et Christoph Allenspach (PS) demandant au Conseil communal d'élaborer un plan d'action en faveur de la biodiversité en Ville de Fribourg susceptible d'être intégré dans le Plan d'aménagement local;
 - n°44 de Mmes Geneviève Liaudat et Sandra Sabino (PS) demandant au Conseil communal d'étudier la mise en œuvre d'une stratégie d'affichage libre en faveur des sociétés sociales et culturelles à but non-lucratif;
 - n°45 de M. Christophe Giller (UDC) demandant au Conseil communal de mentionner dans ses réponses aux postulats et aux questions les coûts (en temps ou en argent) qu'ils ont engendrés;
 - n°46 de Mme et M. Adeline Jungo et Elias Moussa (PS) demandant au Conseil communal d'étudier l'élaboration d'un concept de "vie nocturne" en ville de Fribourg;

9. Réponse à la question n° 41 de M. Jean-Pierre Wolhauser (PLR) relative aux kiosques de la place Georges-Python, de la Vignettaz et du Jura;
10. Divers.

1. Communications du Président

Le Président. A la suite de la démission de Mme Giovanna Garghentini-Python du Conseil général avec effet au 5 juin 2017, Mme Immaculée Mosoba a été proclamée élue au Conseil général par le Conseil communal et assermentée par le Préfet de la Sarine, avec effet au 26 juin 2017. Mme Mosoba, je vous félicite et vous souhaite plein succès dans l'accomplissement de votre mandat. Je vous prie de vous lever afin de vous présenter à vos pairs. (Applaudissements)

Je vous informe que notre collègue M. Claude Gremaud a démissionné du Conseil général et participe ce soir à sa dernière séance. Je le remercie pour son engagement dans notre Conseil et lui souhaite bon vent pour la suite.

Je vous remercie de limiter vos interventions à l'essentiel. Je vous rappelle également qu'il est strictement interdit de manger et de boire dans la salle.

Il ressort de notre règlement que seuls les photographes de presse et les techniciens de la radio ou de la télévision ont la faculté d'opérer dans la salle des délibérations et dans la tribune. Autrement, personne d'autre n'est autorisé à enregistrer des images ou à effectuer une prise de son.

Je vous rappelle également que notre règlement nous contraint à avoir des débats harmonieux. Je vous remercie de vous adresser au Conseil communal, à l'assemblée ou au Président et d'éviter toute prise à partie personnelle.

Selon l'art. 51, al. 3 et 4 du RCG, une fois que la discussion de détail est close, les rapporteurs/euses et le Conseil communal sont invités à répondre aux interventions et à se déterminer à leur sujet. Après prise de position des rapporteurs/euses, le ou la Président-e peut donner à nouveau la parole aux membres auxquels il a été répondu s'il s'agit de rectifier une inexactitude manifeste ou d'apporter brièvement une clarification.

N'oubliez pas d'insérer votre badge que vous avez reçu à l'entrée. Il sert non seulement pour la prise de parole, mais également pour attester votre présence et pour voter. Ce badge est à remettre au Sergent de ville à la fin de la séance.

Enfin, je vous remercie d'apporter avant les "Divers", vos propositions, postulats écrits, et dans la mesure du possible, de manifester votre intention de poser une question orale. Je vous prie de les transmettre également de façon électronique, si possible en format Word, à notre secrétariat le plus rapidement possible.

Suivant l'avancée des débats, nous ferons une pause vers 21.00 heures. Je désire mettre fin aux débats vers 22.30 heures, de manière à ce que nous puissions partager la traditionnelle verrée du Président au Café du Gothard.

Vuilleumier Julien (Verts). Exceptionnellement, je ferai une communication du Vice-Président pour souhaiter à notre Président un joyeux anniversaire, qu'il a choisi de fêter en notre présence ce soir. Un joyeux anniversaire que l'on pourra prolonger par un verre qu'il va nous offrir au Café du Gothard. Joyeux anniversaire Pierre-Alain! (Applaudissements)

2. Approbation des procès-verbaux n° 9 a et b des séances du Conseil général des 29 et 30 mai 2017

Le Président. Lesdits procès-verbaux n'appellent pas d'observations et sont approuvés avec remerciements à leur rédacteur, M. Mathieu Maridor, ainsi qu'à ses collaboratrices.

3. Vente d'une parcelle de 432 m² aux Grand-Places pour la construction d'un bâtiment de deux étages comprenant l'intégration des sorties de secours du parking de liaison – Message n° 18

Rapport de la Commission financière

Sacerdoti Alexandre, Vice-Président de la Commission financière. La Commission financière, qui s'est réunie le lundi 19 juin 2017, a pris connaissance et étudié le Message n° 18 du Conseil communal relatif à la vente d'une parcelle de 432 m² aux Grand-Places. Nous remercions le Conseil communal pour les commentaires détaillés qui ont accompagné la présentation du Message.

La construction de ce bâtiment de deux étages au-dessus du parking de liaison permettra d'intégrer une partie des sorties de secours obligatoires et de réaliser un accès pompier obligatoire. Il abritera également, au deuxième niveau, des surfaces de vente et des surfaces administratives.

Avant d'aborder les éléments financiers à proprement parler, les membres de la Commission financière ont exprimé leur étonnement devant la complexité des échanges des droits de superficie en sous-sol entre la société Nordmann & Cie SA, le Consortium pour la construction du parking de liaison, la société Parvico et la Ville.

Ces opérations ont été rendues nécessaires en raison du maintien de la redevance future de 242'000 francs au bénéfice de la Ville.

En ce qui concerne les éléments financiers de la transaction, plusieurs membres de la Commission financière se sont interrogés sur le montant de 1'250 francs/m² qu'ils ont, à première vue, jugé bas par rapport à l'emplacement très fréquenté, au centre-ville.

Les représentants du Conseil communal ont expliqué ce montant par le souci de ne pas revenir sur des bases financières engagées en 2009 et des négociations très difficiles entamées dès 1999 avec les partenaires privés dont la Ville a besoin pour la réalisation du parking de liaison.

Le bâtiment qui sera construit sur la parcelle cédée ne pourra pas être augmenté en hauteur.

La Commission financière a approuvé le Message par 9 voix et une abstention.

Burgener Woeffray Andrea, Directrice de l'Édilité. Il est parfois difficile d'expliquer des erreurs. En effet, comment des collaborateurs de l'Administration, le Chef de service, la Directrice, ainsi que le Conseil communal peuvent-ils ne pas relever dans un Message l'erreur laissant penser que la parcelle est à vendre au Consortium, alors que dans les faits elle devrait être vendue à Parvico SA? Grâce à la discussion en Commission financière, cette erreur dans les écrits a pu être constatée. Elle a été corrigée au travers de l'envoi du 22 juin 2017. Au nom du Conseil communal, je vous présente mes excuses pour ce lapsus, dans un Message déjà compliqué en soi. Je remercie la Commission financière pour la discussion certes critique, mais constructive à la fois. Pour comprendre pourquoi la Commune n'a pas d'autres possibilités que la vente, il faut remonter en 2009. Le Message n° 48 (2006-2011) du 7 septembre 2009, intitulé avenue de la Gare Sud, comportait quatre objets différents dont un avenant au droit de superficie pour le parking des Grand-Places. L'idée du parking de liaison a été présentée dans ce Message de 2009. Ce parking de liaison sera relié au parking existant des Grand-Places et de Fribourg-Centre avec la réalisation d'un nouvel accès depuis le haut de la Route-Neuve. Pour réaliser ce parking, le plan d'aménagement de détail a dû être modifié, notamment les B, D et E. En date du 30 juin 2017, donc il y a très peu de temps, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions a approuvé cette modification du PAD avec quelques conditions d'ordre formel, d'une part et en demandant des précisions concernant des places de stationnement pour les deux roues motorisées, ainsi qu'une couverture partielle des places, d'autre part. Le PAD ainsi quasiment approuvé, le parking de liaison peut être construit. Ce parking est une nécessité absolue pour réaliser le projet de la requalification de la place de la Gare que nous débattons tout à l'heure.

Parvico SA prévoit de construire un immeuble par-dessus ce parking de liaison dans le secteur B et sous les Grand-Places (voir Message n° 18, p. 4). Il reliera ainsi ces parkings existants. Au cours des discussions des aménagements extérieurs, Parvico SA a dû adapter son programme pour correspondre au projet lauréat du bureau Montagnini et Fusaro pour les Grand-Places. Les édicules pour les sorties du parking de liaison étaient disséminés autour de la construction. Les négociations ont abouti au choix de construire un bâtiment supplémentaire adossé au futur bâtiment B pour intégrer les sorties de secours et réaliser un accès pompier. Ce bâtiment n'est pas compris dans les négociations d'échange du terrain qui ont été approuvées le 7 septembre 2009. Le bâtiment à construire se trouve sur l'art. 7371 du Registre foncier de la ville. Cet article est grevé d'une servitude sous la forme d'un DDP immatriculé sous le numéro 7720 en faveur de Nordmann SA. La constitution

d'un DDP supplémentaire sur le DDP existant n'est pas permis dans le contrat avec Nordmann SA, l'art. 19 let. a fait foi. Ce DDP sera repris par le Consortium pour la construction du parking de liaison. Devant cette complexité, le Conseil communal vous propose donc de diviser l'art. 7371 pour former un nouvel article d'une surface de 432m² pour la construction du bâtiment, de vendre la surface de cette parcelle pour 540'000 francs. Le prix de vente, comme le Vice-Président de la Commission financière l'a mentionné, est fixé à 1'250 francs/m². Ce montant avait été arrêté en 2009 déjà. Le Conseil communal vous propose de créer, sur ce nouvel article, un DDP en faveur de Parvico SA. Parvico le cèdera ensuite gratuitement à la Ville, vu que la constitution d'un DDP supplémentaire n'est pas permise.

La Ville de Fribourg mettra ce DDP au deuxième degré avec les mêmes droits du DDP (7720) à disposition du Consortium pour la construction du parking de liaison. Ainsi, la Ville de Fribourg conservera toutes les rentes dues par la mise à disposition des terrains en vue de la construction du parking de liaison. Dans le cas contraire, une perte d'environ 220'800 francs devrait être subie jusqu'à la fin du DDP prévue en 2052.

Pour rappel, en 2009, le Conseil général octroyait une franchise de 230'000 francs au Consortium pour la construction du parking de liaison. Cette franchise a été octroyée pour tenir compte de l'intérêt public indéniable de l'ouvrage à construire. La Ville encaissera pendant dix ans environ 12'500 francs et ensuite, 242'500 francs par an, jusqu'au terme du DDP en 2052.

Discussion générale et entrée en matière

Rapport du groupe de l'Union démocratique du Centre

Giller Christophe (UDC). Le groupe UDC constate que depuis que la politique foncière de la Ville est active, il y a déjà eu plusieurs ventes de parcelles et aucun achat. Nous espérons que le fonds, dont on nous parle tant, sera suffisamment fourni pour permettre prochainement l'achat de terrains.

Concernant la parcelle 7371, nous ne pouvons que nous réjouir de sa vente et de la création d'un nouveau parking au centre-ville. Nous aimerions également souligner la qualité de l'avant-projet et le remarquable travail du Service d'urbanisme et d'architecture.

Permettre la suppression des édicules et les intégrer dans un nouveau bâtiment amène une plus-value pour la place, mais nous pensons que l'étage n'est pas nécessaire. Sans celui-ci, on aurait pu imaginer l'aménagement d'une belle terrasse sur la toiture du nouveau bâtiment, de plain-pied en sortant de Fribourg-Centre. De plus, nous craignons que les nouvelles surfaces administratives et commerciales prévues à cet endroit restent désespérément vides, comme c'est souvent le cas en ville.

Le groupe UDC acceptera donc la vente de cette parcelle.

Rapport du groupe Centre gauche-PCS

Page Maurice (CG-PCS). Le groupe CG-PCS a étudié ce Message et a effectivement reconnu qu'on se trouve dans une situation à la fois complexe et ancienne, puisqu'elle dure depuis plus d'une dizaine d'années. Le PCS soutient aussi les mesures urbanistiques qui ont exigé, à juste titre, une solution plus acceptable pour les sorties de secours, notamment au niveau pratique et esthétique. Il est aussi

tout à fait conscient qu'il s'agit d'une condition indispensable pour le réaménagement futur de la place de la Gare. Par contre, le montage technique nous semble un peu délicat. C'est comme vouloir séparer les tranches d'un mille-feuille pour pouvoir les vendre séparément. Les juristes nous ont assuré que ce montage est faisable, mais souhaitons en tout cas qu'il ne s'écroule pas. Un autre élément à retenir aussi, c'est la volonté du Conseil communal de s'assurer à long terme des dividendes. Ceci est évidemment important et justifie, à notre sens, un prix de vente effectivement plutôt bas. Le CG-PCS salue le réflexe d'avoir pensé immédiatement à la question des sites pollués, afin d'éviter toute surprise. C'est avec ces quelques remarques et cette légère réticence que le PCS dira quand même oui à cette vente de parcelle.

Rapport du groupe démocrate-chrétien/vert/libéral

Python Jean-Frédéric (DC/vl). Die Fraktion CVP/glp hat die Botschaft Nr. 18 studiert. Wir unterstützen den Verkauf der Parzelle, resp. den Teil von 432 m² der Parzelle 7371. Diese wird die bestehende Gestaltung oder die neue Gestaltung des Platzes Jo-Siffert sicher verbessern. Dieser Verkauf wird auch vorallem die Verbindung der zwei unterirdischen Parkings erlauben. Weiter stimmen wir auch zu, den Erlös dem Fond der aktiven Bodenpolitik einzuspeisen.

Rapport du groupe socialiste

Graden Lise-Marie (PS). Il ne faut pas vendre le terrain communal, nous sommes tous d'accord. Cependant, ce principe est un peu simpliste s'il est appliqué à la lettre, sans vision, ce d'autant plus si les terrains les plus intéressants ont déjà été vendus lors des législatures passées. Non, ici le Conseil communal nous propose de vendre une parcelle pour permettre la renaissance du centre de notre ville. Et le groupe socialiste va le soutenir. C'est réfléchi, c'est attendu, c'est assumé.

Réfléchi, parce que cette vente permet la construction du parking de liaison, certes, mais aussi parce qu'elle alimente le fonds pour la politique foncière. En outre, on a envisagé tout un artifice juridique, que seul certains juristes arrivent à comprendre, qui permet à la Ville de rester bénéficiaire de la rente de superficie sur l'entier de la parcelle concernée et, ainsi, de s'assurer une rente de près de 250'000 francs par année, dès la période de franchise provisoire terminée.

Attendu, parce que tout le réaménagement du centre de notre ville dépend précisément de ce parking de liaison développé par le Consortium. C'est la première pièce du domino qui déclenchera toutes les autres, alignées les unes après les autres dans une habile réflexion. Et la ville attend que son centre bouge, vive et brille.

Assumé, parce qu'avec cette vente, le Conseil communal assume les conditions qui ont été négociées par ses prédécesseurs en 2009 et avant. Mieux, le Conseil communal a réussi à négocier différents aménagements en faveur de la ville en plus des conditions déjà acceptées. A l'impossible nul n'est tenu, mais nous attendons du Conseil communal qu'il tente l'impossible pour maximiser les possibles. C'est ce qui a été fait ici avec ce dossier de longue date.

Enfin, le groupe socialiste se réjouit que le Conseil communal ait prévu l'inscription d'un droit de réméré dans l'acte de vente. C'est ce qui lui garantira de ne pas avoir vendu pour rien si le projet ne se fait pas. Il pourra racheter le terrain au même prix. De telles conditions doivent impérativement être prévues pour toute vente de terrain communal. Par conséquent, le groupe socialiste soutient la

vente de la parcelle de 432 m² détachée de la parcelle 7371 du Registre foncier de la Commune de Fribourg.

Rapport du groupe libéral-radical

Jacquat Vincent (PLR). Le groupe libéral-radical a examiné le Message n° 18 concernant la vente d'une parcelle. Notre groupe approuve ce Message, tout en demandant au Conseil communal d'être attentif aux impacts liés au trafic sur la Route-Neuve, même si cela n'est pas, a priori, l'objet premier du Message. En effet, avec un parking de 1'000 places dont 40% des véhicules sortiront et rentreront côté Pérolles et 4'000 véhicules par jour circulant sur la Route-Neuve, il y a fort à parier que la sortie et l'accès au parking seront compliqués. Notre groupe n'a pas d'autres remarques à formuler en l'état et accepte par conséquent ce Message.

Rugo Claudio (PA). Je profite de prendre la parole pour faire une remarque sur les Messages n° 18 et 19. Je suis étonné que l'on parle de sorties de secours mais pas d'entrée dans le parking. Cette entrée est prévue dans l'épingle de la Route-Neuve avec des feux rouges. Je suis étonné que moi, simple musicien, arrive à comprendre que pour faire des sorties, il faut d'abord faire l'entrée. Voilà, c'était ma remarque concernant ces deux Messages. Etant donné que mon intervention était déjà assez longue sur le 19, je m'arrêterai là.

Burgener Woeffray Andrea, Directrice de l'Edilité. Tout d'abord j'aimerais remercier tous les groupes pour le soutien apporté à ce Message. C'est un grand pas en avant que nous pouvons faire ce soir.

Ich danke auch der CVP/glp Fraktion, welche dieses Verbindungsparking gutheisst und insbesondere mit dem Gemeinderat zusammen die aktive Bodenpolitik unterstützt.

Plusieurs remarques ont été faites et j'aimerais y répondre de la manière suivante. Il a été dit que cet édicule pourrait seulement avoir un étage. Effectivement, le choix s'est porté sur deux, mais ce n'est pas l'objet en soit de ce Message-là. C'est dans le cadre du permis de construire que de telles remarques pourraient être apportées, pour autant que l'opposant en ait le droit. La Commission cantonale d'urbanisme est intervenue dans un premier temps, suite au premier projet du parking de liaison et de ses sorties de secours, qui était très insatisfaisant. C'est la raison pour laquelle nous venons avec ce nouveau projet tel qu'il est présenté et pour lequel nous demandons cette vente de parcelle. Le fonds de politique foncière active a d'abord besoin d'être constitué et d'avoir un certain montant à disposition pour l'achat d'une parcelle ou d'un bâtiment. Néanmoins, le Conseil communal réfléchit déjà à la manière dont il pourrait procéder à l'achat d'une parcelle ou d'un édicule. Quelqu'un a regretté, je crois qu'il s'agit de M. C. Giller, que la toiture de l'édicule n'accueille pas de terrasse. Cela n'est pas prévu. Par contre, vous avez pu lire que cette surface sera végétalisée, ce qui apporte une plus-value sur ce périmètre. Oui, M. M. Page, je suis d'accord avec vous, c'est un montage technique financier compliqué, mais il n'y avait pas d'autres alternatives. Nous avons aussi fait appel aux conseils de M. Nussbaumer qui a déjà constitué les premiers DDP pour Nordmann et qui est spécialiste en la matière. Je le répète, nous n'avons pas d'autres alternatives.

M. V. Jacquat, du PLR, nous rend attentif à l'accès par la Route-Neuve. Je pense que c'est un sujet que nous pourrions débattre tout à l'heure dans le cadre du Message n° 19. La même chose pour vous, M. C. Rugo; l'entrée du parking est un des objets du Message n° 19. Cependant, je peux déjà

vous préciser que l'entrée ne se fera pas dans le virage à épingle, mais bien plus haut, presque déjà sur le plateau de Pérolles.

La Commission financière, quant à elle, a demandé qu'un droit de réméré soit inscrit dans l'arrêté. Le Conseil communal répond favorablement à cette demande.

Examen de détail

L'entrée en matière n'étant pas combattue et aucune demande de renvoi n'étant présentée, nous passons à l'examen de détail du projet d'arrêté concernant le Message n° 18.

Article premier

Pas d'observations. Adopté.

Article 2

Pas d'observations. Adopté.

Article 3

Pas d'observations. Adopté.

Titre et considérants

Pas d'observations. Adoptés.

Vote d'ensemble

Le Conseil général adopte, par 65 voix sans opposition et 2 abstentions, l'arrêté ci-après:

"Le Conseil général de la Ville de Fribourg

Vu:

- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981;
- le Message du Conseil communal n° 18, du 23 mai 2017;
- le rapport de la Commission financière,

Arrête:

Article premier

Le Conseil général décide la vente de 432 m² détachés de la parcelle 7371 du Registre foncier de la commune de Fribourg.

Article 2

Le Conseil communal est autorisé à procéder à l'opération immobilière suivante:

Vente de 432 m² détachés du bien-fonds 7371 du Registre foncier de la commune de Fribourg, au prix de 540'000 francs, et affectation du produit de la vente à un fonds spécial pour promouvoir la politique foncière active (achat ou valorisation de terrains), avec l'inscription d'un droit de réméré.

Article 3

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum, conformément à l'article 52 de la loi sur les communes.

Fribourg, le 3 juillet 2017

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président:

Le Secrétaire de Ville adjoint:

Pierre-Alain Perritaz

Mathieu Maridor"

Ont voté en faveur de l'arrêté du CC: 65 Acklin Zimmermann Béatrice (PLR), Allenspach Christoph (PS), Altermatt Bernhard (DC-vl), Bettin Christophe (PLR), Bourgarel Gilles (Verts), Bourrier Hervé (PS), Bugnon Marc (DC-vl), Casabene Thévoz Anne (PS), Casazza Raphaël (PLR), Cattaneo Anne-Elisabeth (DC-vl), Chopard Caroline (Verts), Collaud Oliver (Verts), de Reyff Charles (DC-vl), Ducommun Lorraine (PS), Dupré Bernard (UDC), Eltschinger-Bassil Rana (PS), Fasel Blaise (DC-vl), Fessler Raphaël (DC-vl), Feyer Jean-François (DC-vl), Gander Daniel (UDC), Gapany Joël (DC-vl), Gex Jean-Noël (PLR), Gex Océane (PLR), Giller Christophe (UDC), Graden Lise-Marie (PS), Grandjean Alexandre (PS), Gremaud Claude (UDC), Hayoz Jérôme (PS), Heimgärtner Eva (CG-PCS), Jacquat Vincent (PLR), Jelk Guy-Noël (PS), Jungo Adeline (PS), Khamel Seewer Naïma (PS), Kilde Gisela (DC-vl), Liaudat Geneviève (PS), Loup Matthieu (PS), Maeder Alain (DC-vl), Magnin Jérôme (PLR), Marchioni Pierre (UDC), Margalhan-Ferrat Corinne (PS), Métrailler Jean-Jacques (MLI), Miche François (PS), Morel-Neuhaus Marie-Gertrude (PLR), Mosoba Immaculée (PS), Moussa Elias (PS), Murith Simon (DC-vl), Page Maurice (CG-PCS), Papaux David (UDC), Perritaz Pierre-Alain (PS), Pfister Vincent (CG-PCS), Piller Nadège (PS), Python Jean-Frédéric (DC-vl), Roelli Claire (PS), Rossi Carré Alexandra Maria (PS), Rück Valérie (DC-vl), Sabino Sandra (PS), Sacerdoti Alexandre (DC-vl), Schenker Claude (DC-vl), Schneuwly-Aschwanden Eleonora (PLR), Stevan Nicolas (PS), Vonlanthen Marc (PS), Vuilleumier Julien (Verts), Wicht Pascal (UDC), Wolhauser Jean-Pierre (PLR), Zurich Simon (PS)

Ont voté contre l'arrêté du CC: 0

Se sont abstenus: 2 Parpan Mario (CG-PCS), Rugo Claudio (PA)

4. **Crédit d'étude de 1'689'735 francs pour la requalification de la place de la Gare et de ses abords – Message n° 19**

Rapport de la Commission financière

Sacerdoti Alexandre, Vice-Président de la Commission financière (DC/vl). La Commission financière, qui s'est réunie le même jour lundi 19 juin 2017, a pris connaissance et étudié le Message n° 19 du Conseil communal relatif au crédit d'étude pour la requalification de la place de la Gare et de ses abords.

La Commission financière a bénéficié d'une présentation très détaillée du projet de la part du Service de la mobilité et du Service de l'édilité. Celle-ci a permis notamment de lever un certain nombre d'interrogations et d'inquiétudes concernant les reports de trafic éventuels sur la Route-Neuve et la Basse-Ville, ainsi que les craintes de saturation du carrefour de Richmond et la sécurité des piétons à cet endroit.

Les préoccupations de la Commission financière concernant les éléments chiffrés et financiers du crédit d'étude se sont concentrées sur les subventions du fonds d'infrastructure fédéral, estimées à 40%.

Si le PA2 est quasiment acquis, il faut s'assurer de la réalisation à temps de la convention de financement, afin d'obtenir la subvention. Ceci est également dépendant du permis de construire et du vote du crédit d'ouvrage.

Concernant le PA3, le montant de la subvention ne sera assuré qu'une fois la décision des Chambres fédérales formalisée à l'automne 2018.

Plusieurs questions ont été posées concernant la renégociation éventuelle des contrats de location au kiosque actuel et au marchand de fleurs, en liaison avec l'aménagement plus attractif des lieux. Cette éventualité n'a pas été retenue par le Conseil communal.

Les dépenses prévues au crédit d'étude ont été passées en revue sans remarque particulière.

Des membres de la Commission financière ont évoqué une possible recherche de participation complémentaire de la part des CFF en raison des aménagements prévus. Cette question reste ouverte.

Le crédit d'étude a été approuvé par la Commission, à l'unanimité.

J'apporte une précision supplémentaire: les éléments de participation complémentaire concernant les CFF ont été évoqués, surtout en ce qui concerne l'Ancienne Gare.

Rapport de la Commission de l'édilité, des constructions et des infrastructures

de Reyff Charles, Président de la Commission de l'édilité, des constructions et des infrastructures.

C'est le 14 juin 2017 que la Commission de l'édilité, des constructions et des infrastructures s'est réunie pour traiter du Message n° 19 qui nous occupe ce soir.

Avant tout, la Commission tient à remercier le Conseil communal et son Administration pour les moyens investis afin d'informer en détail tant la Commission que le plénum du Conseil général. Grâce à la séance d'information et aux présentations faites lors de notre séance, nous avons pu nous faire une idée très claire de la situation.

Les membres de la Commission ont émis un certain nombre de propositions et de considérations qui ont pu être discutées de manière très ouverte. Nous nous réjouissons que ces éléments soient pris en considération dans la phase d'étude qui s'ouvre.

Se donner la possibilité d'étudier un périmètre aussi large que celui qui a été défini par le concours est une chance et, disons-le, un privilège à ne pas négliger. La fenêtre pour entreprendre cette démarche était attendue depuis longtemps. Maintenant qu'elle est là, nous devons nous donner tous les moyens pour réussir.

Parmi les huit projets inventoriés sur la figure 3, en page 4 du Message, nous constatons qu'un seul est susceptible de mettre en péril l'entreprise. J'y reviendrai.

Les sept autres projets, que nous espérons voir se réaliser, pourront avancer à leur rythme, sans bloquer le processus de requalification qui nous est présenté. Là encore, on peut affirmer que la fenêtre est là et bien ouverte!

Bien que la thématique ne fasse pas partie du Message qui nous est présenté aujourd'hui, il est important que la situation de la mobilité et l'état des réflexions sur le réaménagement du carrefour Richemond figurent dans le document et soient présentés très clairement par le Conseil communal. Etudier simultanément le périmètre de la Gare et le secteur du carrefour Richemond est une excellente chose. Nous avons compris que bien qu'elles n'influencent pas les grandes lignes du réaménagement physique du carrefour, les mesures de circulation préconisées par le projet d'agglomération sont encore susceptibles d'être adaptées d'ici à la réalisation des travaux.

Comme je l'ai déjà dit, les membres de la Commission ont pu échanger avec les représentants du Conseil communal et de l'Administration sur certains points particuliers. Je laisserai aux membres qui le souhaitent répéter au plénum leurs interventions. Je pense toutefois que nous avons été bien entendus et qu'il n'est pas forcément indispensable de replanter le clou ce soir.

La question des arrêts de bus, leur positionnement, leur nombre et leur surface a particulièrement retenu notre attention. De même, l'aménagement de l'esplanade devant la Gare a provoqué nombre de questions et de remarques. Doit-on faire de cette esplanade un simple lieu de passage pour voyageurs pressés ou alors lui donner, par un aménagement plus conséquent, un caractère de lieu où il fait aussi bon s'arrêter? La fontaine Jo Siffert est-elle à la meilleure place possible? C'est également une des questions qui ont été posées.

La place de la Gare, ancienne rue de Genève, nous a aussi occupés. Ne devrait-elle pas également bénéficier d'un aménagement plus conséquent à l'image de certains projets développés ces dernières années et qui prévoyaient une arborisation plus conséquente et un traitement des sols plus original?

Le dernier point sur lequel je souhaite revenir concerne le projet n° 8 du parking de liaison. La Commission demande au Conseil communal de mettre toute son énergie et ses moyens pour assurer le succès de ce projet. Sans la garantie d'un démarrage rapide de ce projet 8, tout le concept de requalification du secteur s'écroule!

Sans remuer inutilement le passé, rappelons tout de même que ce projet est sur la table depuis plus d'une quinzaine d'années. En mars 2004, lorsque le Conseil communal a décidé la mise en sens unique de l'avenue de la Gare, c'était justement pour respecter un arrêt du Tribunal fédéral et ainsi débloquent le PAD Gare-Sud et son parking de liaison. Nous sommes en 2017 et le parking de liaison n'est toujours pas construit.

Ce rappel me permet de corriger ce qu'écrivait un de nos quotidiens préférés, pas les Freiburger Nachrichten, l'autre, dans son édition du 30 juin passé. Il est en effet faux de dire que le parking de liaison "*fait partie des mesures prévues pour pallier la fermeture de l'avenue de la Gare au trafic individuel*". Non, ce sont bien les mesures prises et à prendre sur l'avenue de la Gare qui permettent, formellement, au parking de liaison de voir le jour!

Ceci étant rappelé, je peux en venir au dernier point soulevé par la Commission. Nous vivons dans un Etat de droit ce qui a pour conséquence que chaque décision, ou presque, doit faire l'objet d'une publication ou d'une enquête publique et donc est susceptible de provoquer recours et oppositions. Cette réalité, que nous ne remettons naturellement pas en cause, a des avantages mais aussi un grand inconvénient; celui de l'échelonnement. Nous pouvons affirmer que la réalisation de la requalification de la place de la Gare et de ses abords ne pourra se réaliser comme l'on construit une maison, en commençant par les fondations, pour finir par le toit. Nous sommes ici dans la logique du puzzle, à savoir que les pièces ne se touchent qu'une fois que tout est terminé. Nous recommandons donc au Conseil communal, déjà au stade de l'étude, de tenir compte de cette réalité et de prévoir une réalisation par étapes, ou par lots qui peuvent voir le jour indépendamment les uns des autres. Ainsi, le risque de devoir attendre à nouveau quinze ans pour voir quelque chose se passer sera écarté ou, tout au moins, très limité!

Vous l'aurez compris, la Commission est malgré tout très positive et se réjouit que le moins de freins possible ne viennent ralentir cette belle entreprise. Les défis sont nombreux et nous ne devons pas attendre plus longtemps pour avancer. A l'évidence, nombreux sont les partenaires comme les CFF qui attendent de la Ville de Fribourg qu'elle prenne des initiatives et des décisions pour aller de l'avant, vite mais bien! Chacune et chacun a quelque chose à gagner dans cette entreprise, qu'il soit étudiant, commerçant, promoteur immobilier privé ou public, travailleur, visiteur, clients des commerces, touriste et j'en oublie certainement. Osons rêver que les "y'a qu'à", les "faut qu'on" ou autres "je leur avais bien dit" sauront prendre de la hauteur et de la distance au moment où nous pourrions concrétiser ce beau projet!

L'entrée en matière n'a pas été combattue et aucune proposition de renvoi présentée. Au vote final, c'est à l'unanimité et avec enthousiasme que le Commission de l'édilité, des constructions et des infrastructures a décidé de préavis favorablement l'objet présenté.

Burgener Woeffray Andrea, Directrice de l'Edilité. Tout d'abord, je tiens à vous remercier d'avoir accepté la vente de la parcelle aux Grand-Places. Sans cette vente, nous n'aurions pas de parking de liaison. Or, celui-ci rend la requalification de la place de la Gare et ses abords possible. C'est aussi la raison pour laquelle nous vous soumettons deux Messages importants durant la même séance. Pour vous faciliter la compréhension du Message n° 19, le Conseil communal a organisé une séance d'information qui a été bien fréquentée et qui a permis de vous présenter les différents enjeux, surtout en matière de mobilité. Je remercie mon collègue Pierre-Olivier Nobs, Directeur du Service de la police locale et de la mobilité. Nos deux services ont saisi l'opportunité d'une étroite collaboration. Le résultat est résumé dans ce Message et est le fruit de cette bonne collaboration. Je passerai donc la parole dans un instant à M. P.-O. Nobs pour présenter les aspects de circulation et de mobilité. La requalification de la place de la Gare et de ses abords doit permettre à Fribourg de se doter d'une porte d'entrée à la hauteur de son statut de chef-lieu cantonal.

Freiburg gibt sich mit dem vorliegenden Projekt, für welches wir heute den Studienkredit ersuchen, ein neues Gesicht. Viele Projekte rund um den Bahnhof sind in Planung, resp. stehen kurz vor der

Ausführung. Mit einer neuen Verkehrsregelung, wofür das Verbindungsparking notwendig ist, entsteht ein neues wichtiges Stadtzentrum.

Le secteur de la Gare de Fribourg fait aujourd'hui l'objet de nombreux projets. Ils illustrent la profonde mutation en cours, et ce, dans un périmètre important qui donnera un nouveau visage autour de la Gare. Ces différents projets sont décrits aux pages 4 et 5 de ce Message. La requalification de la place de la Gare et de ses abords a fait l'objet d'un concours lancé en 2015. Le jury s'est prononcé à l'unanimité en faveur du projet "JO-" développé par les bureaux Hager Partner AG, architecte paysagiste à Zürich, Basler&Hofmann AG, entreprise d'ingénieurs-conseils et de planification à Zürich et Van de Wetering, architecte à Zürich. Le programme du concours demandait, entre autres, de proposer un kiosque et un magasin de fleurs, de relocaliser la fontaine Jo Siffert, de Jean Tinguely et de redéfinir les accès aux galeries marchandes, avec des sorties de secours devant le Théâtre Equilibre.

Le Conseil communal, se fiant aux nombreuses qualités reconnues au projet lauréat, a pris la décision de suivre les recommandations du jury et de lui attribuer le mandat pour la poursuite des études. Le projet pour lequel nous sollicitons le crédit d'étude suit les objectifs du concours, à savoir:

- 1) Epurer les espaces pour redonner de la place et fluidifier la circulation.
- 2) Connecter la ville ancienne au Plateau-de-Pérolles, connecter les différentes places du périmètre défini, et connecter les quartiers devant et derrière la Gare. Et, finalement, reconfigurer les différents espaces avec un traitement et une matérialité adéquats et reconfigurer la mobilité.

Le projet ne sera pas réalisé tel que ressorti du concours. Différentes réflexions doivent être menées, notamment au sujet de l'emplacement exact de la fontaine, l'emplacement des arrêts de bus, l'emplacement des arbres. Ceci, afin de répondre à la mission première de la place, à savoir, tenir son rôle de pôle multimodal pour l'articulation des différents flux, sans oublier de proposer des espaces de qualité, d'attente, de repos et de délasserment.

Le budget 2017 annonçait un montant de 1,9 million de francs pour le crédit d'étude. Le montant demandé ce soir de 1'689'735 francs est inférieur au montant prévu et comprend un montant de 120'000 francs pour les salaires de 2018 et 2019. Un montant unique de 60'000 francs est prévu pour la communication et est inscrit au crédit d'étude, car une bonne communication se prépare.

L'estimation sommaire des coûts du projet est à +/- 25% et s'élève à environ 19,5 millions de francs. Le subventionnement de l'Agglomération, dans le cadre du PA2 (fiche 12, point 1), est assuré et s'élève à environ 3 millions de francs, alors qu'on doit constater qu'il a été sous-évalué, comme le montre le tableau à la page 35. Le subventionnement de l'Agglomération et du fonds d'infrastructure, dans le cadre du PA3, par contre, n'est pas encore assuré. Il ne peut pas l'être au stade actuel, car les montants pour les projets d'Agglomération seront libérés en 2019, et non en 2018, comme mentionné dans le Message. Cette fois, il ne s'agit pas d'une erreur. Cette information nous est parvenue après la rédaction finale du présent Message.

La mesure de la requalification des secteurs Ancienne-Gare et avenue de Tivoli sont inscrits dans le PA3 avec priorité A. Si un projet devait recevoir l'aval des évaluateurs du PA3 à Berne, c'est bien la mesure présentée à la page 9 du présent Message. En octobre 2016, le Conseil d'agglomération a approuvé le Message concernant la nouvelle directive sur le subventionnement des mesures du plan

directeur de l'Agglomération de Fribourg. Selon l'art. 5, les communes sont solidaires pour le cofinancement à 50% des mesures A du PA2 et du PA3, qu'elles soient infrastructurelles ou non. Si elles sont de caractère infrastructurel, la part cofinancée par la Confédération se soustrait aux 50% de l'Agglomération. Dans toute cette incertitude d'un cofinancement de la Confédération, je peux aujourd'hui mettre dans la balance que des résultats provisoires devraient nous parvenir à la mi-septembre 2017 et qu'il est difficilement imaginable que le projet de la requalification de la Gare ne soit pas considéré comme une priorité par la Confédération et que nous pourrions, devrions, ajuster nos ambitions aux montants à disposition, dans le cadre du crédit d'ouvrage.

Finalement, nous avons aujourd'hui déjà la certitude du cofinancement de CFF Immobilier d'environ 1,7 million de francs pour la réalisation de l'esplanade et pour la participation aux frais de l'étude et aux coûts des travaux. Le calendrier prévoit de solliciter le crédit d'ouvrage en octobre 2019.

Nobs Pierre-Olivier, Directeur de la Police locale et de la Mobilité. Pour ce Message n° 19, le Service de la mobilité a apporté – comme l'a dit Mme A. Burgener Woeffray, Conseillère communale – son appui pour démontrer la faisabilité de cette requalification.

Requalification qui s'inscrit – comme nous l'avons déjà dit à plusieurs reprises – dans le programme de législature, puisque le Conseil communal affiche la volonté de réaliser de grands projets de réaménagement. Et quel beau et grand projet de réaménagement que la requalification du secteur de la Gare et de ses abords! Dans notre projet et programme de législature, nous voulons et nous allons également mettre en œuvre les éléments du projet d'Agglomération. Mme la Conseillère communale vient de vous en expliciter les détails. Bien entendu, nous voulons nous donner les moyens d'augmenter la part modale de la mobilité douce et des transports publics. Tous ces éléments faisant partie du projet de législature, font partie intégrante des enjeux de ce Message. Nous avons, c'est clair une grande opportunité. Le mot "opportunité" est pour moi un mot clé de cette requalification. Cette opportunité nous a été apportée par la décision du Conseil communal de 2004 – le Président de la Commission de l'édilité vient de nous le rappeler – quand il a décidé la mise en sens unique de l'avenue de la Gare. Aujourd'hui, à l'avenue de la Gare, le solde résiduel est de 4'500 véhicules par jour. A titre de comparaison, le pont de Zaehringen comptait 25'000 véhicules/jour: le Tilleul 10'000 véhicules/jour, la Basse-Ville: 3'700 à 3'900 véhicules/jour. Donc le solde de 4'500 véhicules/jour est un solde qui est, je dirais, absorbable par les mesures que nous vous avons prises et celles qui sont décrites dans le Message. Selon le bureau d'étude, le parking de liaison qui créera un nouvel itinéraire et le report modal feront que le solde de ces 4'500 véhicules va se situer aux alentours de 2'000 véhicules/jour. 2'000 véhicules/jour, c'est le solde de véhicules à diluer sur le réseau. Vous avez vu qu'avec les différentes mesures qui vous ont été décrites dans le Message, c'est une chose qui est finalement totalement réaliste.

Je terminerais par la requalification du carrefour Richemond qui a, c'est vrai, été un élément souvent discuté. On voit qu'en requalifiant ce carrefour et en y créant un dosage, nous arriverons à faire cohabiter tous les modes de transport, de manière à établir une harmonie dans la fluidification des différents flux, qu'ils soient piétons, de transports publics, de cyclistes ou de transports individuels motorisés.

Discussion générale et entrée en matière

Rapport du groupe socialiste

Allenspach Christoph (PS). Le groupe socialiste salue les aspects de la mobilité tels qu'ils sont présentés dans ce Message. Nous nous réjouissons de voir la réalisation de ce projet dans un avenir proche. Je me contente donc d'apporter quelques réflexions sur l'aménagement des places et des rues.

L'avenue de la Gare, la place de la Gare et la place Jean-Tinguely sont les lieux les plus au centre de notre ville. Ils sont donc d'une importance primordiale pour notre population et pour la vie publique. Aujourd'hui, la situation semble insatisfaisante. Mais que faire pour l'améliorer? Le Conseil communal nous donne quelques pistes qui se basent sur les résultats d'un concours. Le groupe socialiste les a examinées en détail et les trouve – en somme - encore insuffisantes. Le jury du concours a souligné: "que le projet possède un fort potentiel d'évolution". Donc, faisons-le évoluer!

Le Conseil communal dit à juste titre: "L'objectif est de créer un lieu de vie à dimension sociale et de proposer des espaces favorables et appropriables par toutes et tous". En l'état, le projet ne répond pas aux critères pour des lieux phares où les gens auraient envie de passer quelques instants plus ou moins longs. Pour prendre l'exemple de la place devant la Gare – qui se nomme en principe avenue de la Gare – il est peu convaincant de libérer les surfaces de nombreux éléments pour les remplacer par une fontaine, un nouveau kiosque et quatre arbres. Malheureusement, le projet se contente de l'aspect esthétique et veut encore améliorer la fluidité des déplacements des utilisateurs des transports en commun. Sinon, autant en emporte le vent. Où seront tous ces gens, jeunes et moins jeunes, qui se rencontrent aujourd'hui autour du kiosque actuel, ou les musiciens de passage qui rendent dynamique la place? On va peut-être regretter la verrière existante, qui n'est certes pas une beauté, mais qui protège contre la pluie et la chaleur. Ceci ne correspond pas aux qualités d'une place urbaine appropriable par toutes et tous. Une place urbaine a d'autres vocations. Aussi, nous restons sur notre faim en examinant le Message.

Le groupe socialiste ne s'oppose pas au crédit d'étude. Nous sommes cependant d'avis qu'il faut saisir la chance de faire évoluer les idées qui manquent aujourd'hui, qu'il faut développer les pistes qui ont été oubliées, à notre avis, au programme du concours, comme:

- l'aspect social, l'utilisation quotidienne de ces places et de ces rues, l'identification avec ce lieu;
- l'aspect écologique qui n'est pas assez pris en compte avec ces quelques arbres;
- l'aspect économique, les magasins et les restaurants accessibles depuis les rues et les places ce qui est indispensable pour la vie publique;
- l'aspect financier, tout en évitant des éléments qui coûtent chers et qui apportent peu à la qualité.

Nous prions le Conseil communal d'examiner attentivement ces aspects. J'attends bien évidemment encore d'autres propositions des autres groupes, notamment:

- D'étudier, pour la place devant la Gare:
 - la construction de nouvelles verrières, peut-être en évitant d'autres frais comme le déplacement de la fontaine Tinguely. Notre groupe est un peu partagé concernant cette fontaine qui prendrait beaucoup de place, mais nous vous prions de nous présenter encore une alternative ludique pour celle-ci;
 - la plantation d'arbres en plus grand nombre pour éviter un îlot de chaleur et les accompagner de bancs;
 - chercher une place centrale pour le kiosque.

- Pour la place de la Gare proprement dite:
 - éviter les livraisons, comme aujourd'hui, par des camions de 40 tonnes. Nous demandons d'étudier la possibilité de remplacer cette livraison par une autre, accessible par la Gare routière, qui se trouve également très proche des dépôts des CFF. Cela concerne toutes les routes et places.
 - d'étudier avec les propriétaires privés un concept commercial convaincant, pour que les magasins et les restaurants s'orientent vers l'extérieur et que certaines façades aujourd'hui fermées soient ouvertes.

C'est avec ces remarques que le groupe socialiste approuve l'arrêté tel qu'il est présenté par le Conseil communal.

Rapport du groupe libéral-radical

Acklin Zimmermann Béatrice (PLR). Le groupe libéral-radical a bien étudié et très vivement discuté le Message n° 19. Lors de l'examen de ce Message, notre groupe a fait les réflexions suivantes:

1. Notre groupe regrette que les aménagements prévus s'arrêtent à l'Equilibre et qu'on ne parle plus de la liaison piétonne Neuveville - Grand-Places qui a fait l'objet d'un mandat d'étude parallèle.
2. La majorité de notre groupe regrette la suppression du trafic individuel motorisé sur le bas de l'avenue de Tivoli et sur la rue Pierre-Kaelin. Cette fermeture du trafic individuel motorisé engendre un report de trafic à d'autres endroits en ville, notamment sur les axes Rue de l'Hôpital-Miséricorde. Reconnecter le secteur de la Gare à la Rue Romont, d'un point urbanistique, est une chose qui est sans doute intéressante. Toutefois, il ne faut pas sous-estimer les impacts de cette fermeture du trafic motorisé:

Um nicht missverstanden zu werden, die Fraktion der FDP.Die Liberalen, kann der Verbindung des Bahnhofsektors mit der Rue de Romont, zumal aus städtebaulicher Sicht, sehr wohl etwas abgewinnen - sogar sehr viel. Aber - die Frage muss erlaubt sein - ist es verantwortlich gehandelt, wenn man den Autoverkehr von diesem Ort, Rue Pierre-Kaelin und unterer Teil der Avenue de Tivoli, verband und dadurch in einem Wohngebiet - accès Rue de l'Hôpital - Miséricorde ein erhöhtes Verkehrsaufkommen provoziert. Die Mehrheit unserer Fraktion bezweifelt, dass die Auswirkungen der Schliessung des Autoverkehrs auf der Pierre-Kaelin Strasse so minimal sind wie die Studie das darstellt.

Sur la base de ces réflexions, la majorité du PLR demande de garder le trafic dans le sens Tivoli-rue St-Pierre.

3. La réalisation de l'aménagement de la place de la Gare est fortement liée à la réalisation de projets de tiers, comme le passage sous-voie et la Tour CFF. L'étude d'un calendrier fixé par les maîtres de l'ouvrage public et privé est indispensable.
4. Les arrêts de bus devraient se trouver le plus près de l'entrée principale de la Gare. Selon la page 28 du Message, il est prévu d'installer deux arrêts de bus un peu plus éloignés de la place de la Gare. L'emplacement des arrêts de bus est primordial pour réussir la requalification de la place de la Gare.
5. Le financement du coût des aménagements, estimé à environ 19,4 millions de francs, dont 9,8 millions de francs à charge de la Ville de Fribourg, est suspendu à l'obtention de la contribution fédérale, dans le cadre du PA3, de 4,8 millions de francs. Cependant, les financements de l'Agglomération relatifs aux projets du PA3 ne seront garantis qu'au moment où les Chambres fédérales décideront de la libération des montants du fonds d'infrastructure, soit à l'automne 2018. Quel est le scénario alternatif, si on ne reçoit pas le montant prévu?
6. La majorité du groupe salue le déplacement de la fontaine de Tinguely afin de redonner à cette œuvre la place qu'elle mérite. Néanmoins, nous regrettons que les chiffres concernant les coûts pour le déplacement n'aient pas encore été fournis.

Pour terminer, c'est avec ces remarques, le groupe libéral-radical acceptera l'entrée en matière du Message n° 19 et votera pour le crédit.

Rapport du groupe des Verts

Chopard Caroline (Verts). Tout d'abord, et afin de ne laisser planer aucun doute, le groupe des Verts se réjouit qu'un tel projet voie le jour. La requalification de la place de la Gare et de ses abords est un enjeu important, un défi à relever et un projet ambitieux pour la ville de Fribourg. Ce Message pour le crédit d'étude est une étape décisive dans ce long projet. Notre groupe s'est penché avec la plus grande attention sur son contenu. S'il est globalement réjouissant d'entrevoir une vision pour cet espace public central et de gagner un espace supplémentaire réservé à la mobilité douce et aux transports publics, nous restons préoccupés par la cohérence de l'aménagement et la gestion de la mobilité en ville. Ainsi, nous voulons rendre le Conseil communal attentif à certains points et demander à ce qu'ils soient pris en compte lors de ces études. Nos principales préoccupations concernent le stationnement et la mobilité.

1. Concernant les parkings, l'augmentation de près de 50% du nombre de places de stationnement dans le secteur de la Gare – le parking de liaison ajoutant 316 places – nous inquiète. En effet ce genre d'augmentation entraîne naturellement un accroissement de la fréquentation. De notre point de vue, le but d'un tel projet est de favoriser le transport en commun et non d'augmenter de manière insidieuse la fréquentation du centre-ville par les voitures. Nous aimerions donc savoir combien d'autres places seront supprimées au centre-ville en guise de compensation.

2. En matière de flux de circulation, les Verts ne veulent en aucun cas que se crée, juste à la périphérie de cette nouvelle zone, un embouteillage permanent où une augmentation incontrôlée de la circulation. Dès lors, les Verts exigent qu'une étude d'impact de cet agrandissement des parkings ainsi que du nouvel aménagement des carrefours permettant l'accès aux quartiers avoisinants soit menée. Cette étude doit également comprendre la liaison entre Péroilles et le Schönberg et doit permettre, comme cela s'est fait pour le pont de la Poya d'établir un Plan directeur partiel des transports et de protéger sur le long terme les quartiers accueillant les flux de trafic modifiés suite au réaménagement.
3. Concernant les lignes de bus, particulièrement la ligne n° 4, les Verts aimeraient des garanties quant à la fluidité de la ligne dans le nouveau concept de circulation. Nous n'arrivons en effet pas à nous figurer comment cette ligne de bus circulera avec ponctualité dans un trafic rejoignant le nouveau parking de la Route-Neuve, alors même que le carrefour d'accès est prévu sans signalisation lumineuse. Nous aimerions nous assurer que les concepts des arrêts de bus urbains permettent à toutes les lignes de retrouver leur place sur l'avenue de la Gare, y compris les lignes 4, 7 et 8, indépendamment de leur possible regroupement, ceci, afin de garantir la liaison de la Basse-Ville au reste du réseau. Nous demandons que le crédit d'investissement comprenne un Plan d'exploitation approuvé par les TPF, devenant ainsi une condition liante.
4. Sur le Plan de l'aménagement de l'espace public, les Verts remarquent que les fonctions sociales du site sont globalement oubliées dans le projet. En effet, ce secteur n'est pas qu'un lieu de transit et de transbordement, mais aussi un lieu de vie et d'échange pour différentes populations. Ainsi, nous demandons à ce que ces différentes fonctionnalités de l'espace soient étudiées plus systématiquement. Nous remarquons déjà que le concours propose une aire goudronnée avec peu d'espaces verts, peu de couverts et presque pas de mobilier urbain. Cela nous paraît peu adapté et insuffisant. Il nous paraît également impératif de ne pas augmenter les surfaces imperméables qui posent des problèmes de régulation thermique. De plus, le revêtement de sol de bord à bord et apparemment sans obstacle, même s'il est esthétiquement flatteur, ne nous convainc pas. Il nous semble, par exemple, que les arrêts de bus devront de toute façon être aménagés afin de ne pas réduire les accès aux personnes à mobilité réduite. Nous aimerions que ces aspects de sociabilité et d'accessibilité fassent l'objet d'une attention particulière dans le projet d'étude, afin de permettre au plus grand nombre, famille, enfants, personnes âgées, pour ne citer qu'eux, de s'approprier cet espace en tout temps et ainsi créer un espace de vie et non pas un espace fuit par les habitants de la ville.
5. Le projet devrait également, à notre avis, définir l'avenir de ce que l'on peut qualifier de "verrue" d'accès au centre commercial situé juste devant l'entrée d'Equilibre. Nous estimons que cet accès dénature l'esthétique du Théâtre. Un investissement d'envergure pour aménager le quartier doit comprendre des solutions alternatives pour supprimer cette aberration et ainsi solutionner le problème.
6. Sur le Plan de l'organisation, le montant attribué à la gestion du projet, que nous avons estimé à l'équivalent d'un 50% équivalant plein-temps, nous semble éminemment bas au vu de l'envergure du projet.
7. Le montant prévu pour la communication devrait servir à plus que de la publicité ou une simple exposition, mais permettre d'offrir des séances d'information, des débats publics, ou

des tables rondes dans tous les quartiers affectés, même indirectement, par le projet. Et ce, principalement pour inciter la population, les citoyens/nes à faire entendre leurs craintes, leurs attentes, afin de susciter une adhésion, ou du moins, éviter des oppositions non pertinentes.

En espérant que ces revendications soient entendues et prises en considération dans l'étude, nous réitérons notre soutien au Message n° 19.

Rapport du groupe de l'Union démocratique du Centre

Dupré Bernard (UDC). Le groupe UDC a examiné attentivement ce Message relatif à un crédit d'étude de 1'689'735 francs destiné au réaménagement du secteur de la Gare, ainsi qu'à la réorganisation de l'interface des bus urbains.

Le groupe UDC salue vivement et à l'unanimité une évolution et rénovation de la place de la Gare dans un proche futur. En effet, l'image que donne la sortie de la Gare aux voyageurs arrivant dans notre ville est intimement liée à la beauté de notre cité!

Nous sommes favorables au déplacement de la fontaine à Tinguely sur la place de la Gare – ainsi mieux mise en valeur qu'actuellement – et satisfaits de constater que l'on a renoncé à l'enterrer dans une galerie. Nous sommes satisfaits de certains points, comme la réalisation du passage sous-voie en direction de l'avenue du Midi.

Bref, nous acceptons le Message pour ne pas bloquer les éléments positifs, mais nous restons critiques sur certains autres points concernant le trafic individuel motorisé! En effet, ce projet doit impérativement prendre en compte les nombreux automobilistes de la ville qui n'ont pas d'autres moyens pour se déplacer que la voiture. Je pense aux représentants, fournisseurs, commerciaux, parents d'élèves et nombreux autres automobilistes pour qui, dans bien des cas, l'utilisation d'une voiture est indispensable pour des questions de temps à disposition, de matériel à transporter ou, tout simplement, faute de transports publics adéquats. Or, le concept présenté vise à dissuader le trafic en général et plus particulièrement, le trafic de transit par toutes sortes de chicanes ou de détours visant à réduire l'attractivité et l'efficacité du transport individuel motorisé. N'oublions pas que ces mesures auront aussi un effet négatif pour les automobilistes habitant la ville. On nous avait aussi prédit que la fermeture du pont de Zaehringen et l'ouverture du pont de la Poya n'auraient pas d'incidences négatives ou ne créeraient pas de report de trafic sur d'autres axes routiers ou quartiers de la ville. Or, la réalité est bien différente.

Avec ce nouveau projet, et si l'on se réfère à l'étude pilote menée en 2016 et 2017 par la Ville de Fribourg et Swisscom, basée sur l'analyse des déplacements en fonction du repérage des terminaux connectés, on voit qu'environ 50% des usagers du réseau routier passant la limite communale, ne font que traverser la ville sans s'y arrêter. Ils vont dans la grande majorité rejoindre l'autoroute. D'où les questions suivantes:

Que feront ces automobilistes lorsque la ville limitera fortement le trafic de transit? Quelle alternative valable va-t-on leur offrir? Prend-t-on toutes les mesures nécessaires et à temps pour éviter de transférer les problèmes ailleurs?

Avec la fermeture de la rue Pierre-Kaelin, on va reporter une partie du trafic à la rue de l'Hôpital. Qu'a-t-on prévu pour faciliter aussi bien la traversée des piétons que celle des automobilistes et transports publics au bas de cette rue?

Le carrefour Richemond deviendra aussi très chargé aux heures de pointe. La simplification de ce carrefour par l'arrêt des feux – comme nous avons pu le voir dans la vidéo présentée le 13 juin 2017, lors de la séance d'information sur ce nouveau concept de la place de la Gare et ses abords – n'était pas représentatif. A notre avis, le trafic réel aux heures de pointe est nettement plus élevé. Le fait d'éliminer les feux ne ferait qu'accentuer le problème. On a un exemple parlant devant la Gare où il a fallu réinstaller des feux après les avoir supprimés.

Au final, il est impératif que la Commune fasse coïncider les intérêts privés avec les intérêts publics. Le critère de succès pour que toute la requalification se fasse avec une acceptation par toutes les sensibilités est que l'agrandissement du parking et des routes de contournement se fasse au préalable ou, au plus tard, en même temps. Evitons les erreurs de la fermeture du pont de Zaehringen lors de laquelle les mesures d'accompagnement n'ont débuté que des années après ladite fermeture. Nos citoyens méritent mieux que le dossier du Bourg. Saisissons le projet de la Gare pour montrer que nous en sommes capables.

Rapport du groupe Centre gauche-PCS

Page Maurice (CG-PCS). Le CG-PCS a étudié avec attention ce Message portant sur un projet de longue date, au sujet duquel il y a eu de nombreuses discussions, soit dans ce Conseil, soit ailleurs, notamment autour des différents concours d'aménagement. Il salue l'ambition du Conseil communal de lancer vraiment ce projet et de passer à une phase active et constructive. La nécessité de ce projet, évidemment, ne se discute pas, tant il est important à la fois pour l'image de la ville et pour la qualité de vie de ses habitants. Il faut bien reconnaître, cependant, qu'évidemment tout n'est pas réglé dans ce projet de Message et qu'il reste un certain nombre d'incertitudes sur divers projets relativement importants. Je pense notamment à la Poste. Je pense notamment à la nouvelle Tour des CFF ou encore à d'autres éléments qui ne sont pas tout à fait clairs. Toutefois, cela ne doit évidemment pas nous empêcher de voir plus loin et surtout d'aller plus loin. Le crédit d'étude doit aussi nous permettre de voir un peu plus clair sur ces éléments. Avec quelques collègues dans ce Conseil, je fais partie de ceux qui se rappellent des trams à Fribourg, des trams qui se croisaient autour d'un îlot central, au milieu de la place de la Gare, alors pavée. Je vais donc peut-être retomber en enfance d'ici quelques années en retrouvant des pavés et des trams à la place de la Gare. L'introduction des mesures de circulation sont évidemment de première importance pour le CG-PCS, en particulier tout ce qui relève de la mobilité douce même si effectivement.

Il ne faut toutefois pas se leurrer: la place de la Gare et la zone de la Gare ne sera pas, à proprement parler, une zone piétonne, puisque des milliers de bus continueront à y circuler chaque jour. Il y aura quand même une mixité et un accord à trouver, notamment entre les bus et les piétons. Le CG-PCS a beaucoup apprécié d'avoir en accès à toutes les études détaillées qui ont été faites sur le sujet de la mobilité et de la circulation. Cela a été très important non seulement pour comprendre, mais aussi accepter la logique qui veut qu'il vaut mieux faciliter les accès aux habitants et aux commerces et limiter le transit. Ceci paraît effectivement d'une logique tout ce qu'il y a de plus évident. Dans le cadre de la mobilité, le projet du carrefour Richemond reste un élément tout de même assez délicat. Certes, on nous a présenté des pistes qui sont peut-être intéressantes. Est-ce qu'elles vont dans la bonne direction? Cela sera peut-être encore à mieux étudier, précisément. Le CG attend aussi avec

impatience tout ce qui concerne la réalisation de la Voie verte, c'est-à-dire, la voie cyclable pour les vélos dans tout le quartier de la Gare. Cette voie verte sera évidemment aussi déterminante pour l'avenir de ce projet, en permettant de joindre les quartiers, en particulier, des Arsenaux et de Pérolles. On ne peut pas ignorer, non plus, les aspects financiers relativement importants puisque les crédits pour la réalisation de tous ces ouvrages ne sont pas encore totalement acquis. Le PA2 semble pratiquement acquis, mais pour le PA3, ce n'est pas le cas. Ainsi, et cela a déjà été dit, je crois qu'il serait peut-être assez intelligent et prudent d'avoir un plan B au cas où les subventions fédérales ou celles de l'Agglo ne seraient pas acquises. Comment, en effet, la Ville pourrait-elle ou pourra-t-elle avoir la capacité d'assumer environ 20 millions des francs d'investissements? Il s'agit probablement d'une question qu'il faut encore se poser.

J'ai une autre question qui n'a pas été évoquée, mais que j'estime importante. En effet, cet aménagement de la Gare doit aussi peut-être se réfléchir et se concevoir dans la perspective de la fusion. Puisque ces aménagements ne seront pas sans conséquences sur les autres localités et l'ensemble de l'Agglo et les futures communes, je l'espère, fusionnées à ce moment-là. Et on se trouve dans un timing qui sera très parallèle, puisque les discussions sur la fusion ont vraiment ou commenceront très sérieusement en 2018, et vers 2020, 2021, 2025, on aura probablement une fusion effective. Donc, je pense qu'il y aura probablement des synergies, ou en tout cas des ponts à construire, dans ce cadre-là. La question des délais évidemment a été évoquée aussi. Je pense effectivement qu'on a calculé aujourd'hui un délai assez serré, assez rapide, une démarche assez rapide. Pourra-t-on la tenir? Ce n'est pas forcément si facile. Terminer en 2022 semble en tout cas ambitieux. Pour terminer, je dirais que la politique consiste précisément à se donner les moyens de ses ambitions et que, dans ce sens, le CG-PCS soutient le projet tel qu'il nous est présenté. Cela dit, j'ai quand même une question encore subsidiaire: la chaussée très dégradée actuellement, au bas de l'avenue de la Gare et de la rue Pierre-Kaelin devra-t-elle encore attendre l'aménagement de la Gare pour être refaite?

Rapport du groupe démocrate-chrétien/Vert'libéral

Python Jean-Frédéric (DC/vl). Le groupe DC/vl a étudié le Message n° 19. Le groupe est très heureux et satisfait que ce projet continue - entre parenthèses - ce qui n'est pas le cas pour les Grand-Places – et que le Conseil communal vienne logiquement auprès du Conseil général chercher le crédit d'étude pour les phases 4.2.32 jusqu'à 4.2.41 (voir Message, page 37). C'est une très bonne affaire, car elle permettra au Conseil communal de présenter un crédit de construction basé sur la comparaison des offres faites par les entreprises.

1) Par rapport au prix

Ein stolzer Preis: 9,5 Millionen. Immerhin wenn man das vergleicht mit dem Antrag für die Kathedrale, stellen wir fest, dass immerhin die Kosten um ca. 50% reduziert wurden. Sicher ein gutes Zeichen. Schlussendlich wollen wir doch dieses Projekt realisieren. Mit dieser Anpassung kann man es vielleicht auch machen.

2) Vision d'ensemble

Nous soutenons le Conseil communal dans sa démarche intégrant, dans son étude, l'ensemble des projets dans ce périmètre. Ainsi, une étude globale a pu être faite dans laquelle on tient compte également des différents horizons de réalisation de projets de tiers, notamment celui de la Tour des

CFF. Nous voulons croire qu'avec la vente de la parcelle dont on a parlé tout à l'heure et l'accord des CFF, plus rien ne s'oppose à ce projet. Nous invitons la Ville à établir un plan de mesures pour être sûr que les travaux puissent se réaliser. Par conséquent, il faudra mettre à l'enquête publique tous les projets, afin de ne pas courir le risque que des oppositions bloquent le déploiement de ce beau projet épuré. Le concept proposé pour la valorisation de ce nouveau périmètre donne un maximum d'espace et de place aux habitants, aux voyageurs, aux visiteurs, ainsi qu'aux clients du centre cantonal. L'aménagement sobre faisant la part belle aux places et aux placettes, nous convient. Cet aménagement, combiné avec celui des autres projets, devra offrir une belle carte de visite à notre capitale. Nous apprécions que la matérialisation ait été adaptée aux différents usages de surface, notamment, ceux des bus, des piétons et des places et zones de rencontre. Nous nous permettons d'y apporter plusieurs suggestions. Il faut absolument valoriser les transitions entre les places, notamment celles de l'avenue de la Gare, de l'avenue de Tivoli et de la rue Pierre-Kaelin. Pour que l'avenue de la Gare puisse vivre, il faut absolument tout mettre en œuvre pour que les surfaces commerciales des grands magasins soient orientées vers l'avenue de la Gare, comme à la rue de Romont qui a une toute autre ambiance. Il faut que la ville saisisse la chance de réorienter et de réorganiser la place Jean-Tinguely, de manière à ce que cet édifice puisse trouver une fonction, et surtout, de manière à ce que la place puisse exister en tant que place du centre-ville, où les gens se donnent rendez-vous. Il faut également penser à créer des placettes où les habitants et les visiteurs puissent s'arrêter pour profiter du bon temps, sans devoir consommer nécessairement. Peut-être qu'un nouvel aménagement de la place devant la Poste, de la place Jean-Tinguely ou même de l'esplanade Jo-Siffert s'y prêterait.

Wir schlagen auch vor, dass die Baumalleen, welche auf dem Boulevard de Pérolles und Avenue de la Gare sind, sich verlängern und wenn möglich den neuen Bahnhofplatz integrieren oder auch gestalten könnten.

La place de la Gare est très minérale. Quelques arrêts de bus sont disposés par-ci, par-là. Cependant, une grande quantité d'utilisateurs de cette place souhaitent relier les différents points des transports en commun. Il faut donc étudier les flux et également les zones d'attente, soit les arrêts, pour canaliser les voyageurs, mais également, pour les protéger de la pluie ou du soleil. Il est bien plus agréable de prendre le transport en commun quand on n'est pas tout mouillé.

Par rapport au trafic, le PDC a contribué au prix fort à la fermeture de l'avenue de la Gare. Maintenant, il faut donner un autre sens à ce sens unique. Pas de compartimentage. Nous avons entendu, lors de la présentation du Service de la mobilité de la Ville, les différentes modalités et variantes. Ce dernier a notamment rendu attentif que le Canton ne voulait pas que la ville fasse des compartimentages, car cela créerait un report de trafic sur les axes principaux qui bloquerait les carrefours des communes avoisinantes et également le réseau de route cantonal. Nous espérons que ces mesures vont être réalisées et surtout que celles qui ont été prévues dans le PA3 ne vont pas contredire cette nouvelle approche de résolution des problèmes de trafic en ville. Nous souhaitons donc que le Conseil communal nous confirme que l'idée du compartimentage de la ville est terminée et que l'on va trouver d'autres approches pour résoudre le problème de trafic en ville.

Für uns ist es ganz eindeutig, dass dieses Verkehrskonzept nur funktionieren kann, wenn der Bau der neuen Tiefgarage und die Verbindung der neuen und der bestehenden Garage in der Tat gebaut werden.

Nous arrivons à la conclusion que nous pouvons accepter et soutenir la proposition d'aménagement et de requalification du carrefour Richemond par un carrefour spécial du même type que celui situé entre la rue de l'Hôpital et la place Georges-Python.

Weiter sind wir der Meinung, dass es zu wenig "Kiss & Ride" Parkplätze hat, wenn man das Bedürfnis des neuen Bahnhofes betrachtet. Die Zugänglichkeit für die Gewerbeflächen muss auch sichergestellt werden, dass diese Gewerbeflächen auch weiterhin attraktiv bleiben.

Une petite remarque par rapport à l'analyse du périmètre qu'on avait vue, le Conseil communal a rendu attentif que le parking des Bourgeois avait effectivement une destinée. Pour nous, il est extrêmement important de tenir compte du fait que ce parking est très attractif. Il a une utilité et une accessibilité très importante pour la vie de la ville. Mais il faut aussi garder cette surface pour un projet phare, comme par exemple, l'extension de l'Université. Donc soyez attentifs à cette surface.

Voilà, j'arrive au terme de mon intervention. Le PDC et les vert'libéraux vont soutenir la réalisation de cette nouvelle carte de visite de notre belle capitale qui permettra finalement de relier la Gare aux berges de notre Sarine, laquelle sera donc traversée par plusieurs espaces attractifs.

Pause

La séance est interrompue à 21.03 heures. Elle reprend à 21.18 heures.

Casazza Raphaël (PLR). On l'a vu, le réaménagement de la place de la Gare est un projet complexe dû notamment à sa position centrale où convergent de nombreuses personnes et voyageurs, mais aussi d'importants projets immobiliers.

J'ai entendu, jeudi dernier, sur les ondes de la radio RTS, une interview très intéressante de notre Architecte de Ville, Mme Nicole Surchat Vial - ici présente - qui disait notamment "il faut une vision interdisciplinaire, il faut coordonner les métiers d'architecte, d'urbaniste, d'ingénieurs en génie civil, en trafic, etc." et, plus loin "on limite le transit des voitures pour avoir des entrées par poche jusqu'au cœur du centre-ville". Or, il y a un projet actuellement à l'étude au niveau cantonal, jusqu'à cet automne, qui prévoit d'offrir une alternative au trafic individuel motorisé vers le centre-ville. Vous m'avez bien compris, je veux parler du projet de métrocâble, dont une station serait construite à la Gare, au-dessus des quais, à côté du carrefour Richemond. Ce projet n'est pas évoqué dans le message n°19, d'où mes questions:

1. Est-ce qu'une éventuelle station de métrocâble au-dessus des quais pourrait être intégrée et coordonnée, ou du moins être compatible avec le projet de réaménagement de la place de la Gare?
2. Si oui, comment? Si non, pourquoi?

Pour terminer, M. M. Page, vous ne verrez probablement plus des trams tourner autour de la place de la Gare, mais peut-être des télécabines survoler notre future belle Gare! Je vous rejoins sur la dimension de la fusion. Avec un métrocâble, nous avons un moyen idéal et symbolique pour nous relier à nos partenaires de fusion.

Je soutiendrai ce Message et vous remercie de votre attention.

Rugo Claudio (PA). Je serai un peu plus long. En préambule, je ferai deux remarques.

En ce qui concerne la première, je prends la parole au nom du Parti des Artistes qui représente, à l'unité, la moitié du groupe des Verts. On pourrait parler d'un demi-groupe. Pour ma part, je m'interroge. Lorsque six personnes entrent dans une pizzeria, il est rare que tous choisissent la même pizza. Certains l'aiment avec des câpres, d'autres avec de la mozzarella di Bufala. Je m'arrête là pour la comparaison. Toutefois, c'est la deuxième fois que tout est décidé à l'unanimité (école de la Vignettaz, place de la Gare). Les goûts des décideurs seraient-ils uniformes?

J'en viens à mon texte. Jadis, on naviguait sur la "Saane" pour rejoindre Soleure. Tanneurs, drapiers, forgerons, meuniers, boulangers, toutes les corporations de métiers jacquetaient pour que le commerce se fasse, jusqu'au jour où le grand ogre industriel, mandaté par les Entreprises électriques fribourgeoises (EEF), eut besoin de nos cours d'eau. Le Conseil communal, en ces temps de promenades de classe bien méritées et avec ce projet Gare, est aussi à sa manière "sur Soleure". Le Parti des Artistes, par la voix de son Président, dépose une motion. Ah je vais éviter la motion de renvoi pour gagner du temps. Je saute donc ce petit passage.

200 petits mètres, stop, on ne passe plus! Sur papier, encore et toujours lui, le Conseil communal, secondé par le Conseil général, s'est mis à l'ouvrage au Bourg. Ces commerces se vident et déjà les premiers postulats pour redynamiser le quartier sont déposés (je me réfère au postulat n° 24 de mon compatriote M. V. Abate et de M. F. Ingold). Pourquoi ne pas attendre, et voir après ouvrage, comment réagit la population à ces propositions pédestres en zone muséale et muselée?

200 petits mètres, stop, on ne passe plus, on prie! Les commerçants et bistrotiers du Bourg posent chaque semaine un cierge pour qu'apparaissent d'angéliques clients; pour qu'ils déposent sur leur bar, les clés de leurs voitures et boivent un café; qu'ils déposent leurs casques de moto et viennent se désaltérer; pour que quelques camionneurs puissent taper le carton à la table ronde du fond. Et aussi, ils implorent Marie pour que le Conseil général finisse ses séances plus tôt!

200 petits mètres, stop, on ne passe plus! Oui, comme à son habitude, les politiciens préfèrent entendre les cliquetis des machines à Tinguely maintenant plutôt que de son vivant. Pour rappel, les autorités de l'époque ne savaient que faire du cadeau de Jean Tinguely. Encore un exemple: les artistes sont plus commodes morts que vivants. Et ce n'est pas l'histoire, ni la politique, qui me contrediront, n'est-ce pas M. B. Altermatt? Pour le moins, ils ne parlent plus. En 2017, ces rouages abracadabrants ne dérangent plus non plus. L'art de récupération se mord la queue et le Grand Jean, avec sa moustache et son bleu de travail doit bien rire là-haut. Il a déjà réussi son coup le 1^{er} août 2016 en tournant au ridicule nos autorités avec un spectacle de récupération. Maintenant Gare. C'est sur l'autel du "plus de voitures" au centre-ville qu'il rigole de plus belle; collectionneur de belles carlingues, il aimait tant quand cela pétaradait. S'il avait su que sa fontaine serait relocalisée au centre par le diktat "vert-écologico-socialo-pédago-chrétien-libéral", il y aurait adjoint volants, klaxons narquois et un tuyau arroseur de fumée polluante.

200 petits mètres, stop, coupez le moteur et arrêtez cette machine! Oui, le coeur des membres du Parti des Artistes bat à 51% pour ce projet et pourtant ...

Oui, une jolie place pavée à la Gare. Je précise: sans compromis, loin, et les kiosques, et les fleurs... relocation négociée avec les CFF (c'est plus facile de déplacer un commerce qu'une fontaine avec toute sa machinerie).

Sans oublier de peindre - comme l'a dit M. C. Allenspach - deux lignes de pistes cyclables. A ce sujet et pour rester dans le sarcasme, tous les signaux du Message quelque peu dirigiste sont au vert pour interdire la circulation sur une portion de 200 à 300 mètres, les dessins de la page 23 du Message le sont aussi, avec leurs sourires benêts. Lorsqu'un fait la gueule: émoticône rouge. Est-ce une caricature de l'ancien secrétaire de l'Association de Transports et Environnement (ATE) présentement Chef de la Police locale qui verra son terrain de jeu rétrécir? Le projet, c'est A-E-S-T-I: association d'un environnement sans transport individuel. Bizarre aussi, aujourd'hui le Conseil communal discute, s'associe avec La Poste, alors qu'hier, l'an passé exactement, on se disputait pour le maintien de l'office de poste de Beaumont. Les mouchoirs pour pleurer ont vite été remis en poche.

Avec un peu plus de sérieux: nous voterons, plus singulièrement, je voterai non à ce crédit d'étude pour deux raisons. La première, je l'ai passée, vu que j'ai évité le renvoi. La deuxième est que la Ville a manqué à son devoir de par le passé. Je n'exposerai pas ici toutes les erreurs commises pour ne point vous importuner trop longtemps. On bletse, on bletse, on bletse encore. Il serait souhaitable de considérer la vox populi qui s'est exprimée dans les urnes par un non, non invalidé par la suite. Le monde se réinvente chaque jour et l'argumentaire du Conseil communal se base sur des décisions déjà proposées en 1991, et ceci sans prendre en compte toutes les nouvelles données: par exemple, la route planifiée Marly-Matran. Sans rien proposer de nouveau. Quelle tristesse intellectuelle! Mon épitaphe conclusive, la voici: aujourd'hui, le grand ogre industriel, mandaté par les CFF, à faim de carrosserie et de ferraille pour d'autres Tinguely, d'autres "pinguelets". Jadis, on roulait sur le boulevard de Pérolles, on s'arrêtait acheter un paquet de clopes au kiosque de la Gare, on parquait aux abords de l'EPA, buvait son canon au café des Alpes, les plus chauds et même des notables montaient à l'étage pour un commerce pas toujours sage. Meuniers, tanneurs, forgerons ont crevé au bord de la "Saane".

Jelk Guy-Noël (PS). Enfin! Après de très nombreuses années, nous voici en présence d'un projet global pour notre cité qui tient la route. Conscient que celui-ci est constitué d'une multitude de sous-projets, mais qui, dans son ensemble, est très cohérent. Le projet global me fait rêver. Le Fribourg du futur est à notre portée. Je souhaite vivement que vous parviendrez à vos fins, Mmes et MM. du Conseil communal. Enfin... que nous y parviendrons. J'aimerais toutefois saisir cette occasion pour vous exhorter à faire tout votre possible afin que la "verrue" puisse être cryogénisée à l'azote liquide. La "verrue", c'est ce "bâtiment" qui a poussé devant l'entrée du Théâtre Equilibre. Certes, cet espace allie cheminées de ventilation et sorties de secours mais, en 2017, je suppose qu'il doit être possible techniquement de trouver une solution afin que l'air soit évacué sans nécessiter une telle infrastructure. Quant à l'évacuation des personnes, pourquoi ne pas prévoir une sortie en souterrain de l'autre côté, sur le trottoir en face, devant le bâtiment de la banque, ou toute autre solution? Ces travaux entraîneront, je le reconnais, un coût. Cependant, il s'agit d'un lieu stratégique. Je pense que nous devons investir en faveur de la place devant l'entrée de notre Théâtre, afin de la laisser, pour les générations futures, dans un état digne d'un aménagement réfléchi.

Bourgarel Gilles (Verts). Je serai bref. J'ajouterai juste d'ajouter un point. Nous avons tous, à une exception près, salué ce Message. Il y a un aspect dans les études qui devra impérativement être pris en compte. Il s'agit de la coordination de l'ensemble des chantiers qui vont se dérouler dans ce secteur de la ville. Je cite: la place de la Gare, bien sûr, l'avenue de la Gare-Sud, l'Esplanade des voies de chemin de fer, le projet CFF, le projet de la Tour Henri, de la construction de la nouvelle faculté de droit, et si on y ajoute encore les projets de la poste, je pense que si on veut que le centre-ville reste

praticable durant cette période de chantier qui va certainement s'étaler sur plusieurs années. Il faut impérativement et rapidement mettre en œuvre une coordination des différents chantiers avec les importants flux qu'ils vont engendrer en eux-mêmes, camions, etc., sachant que la situation de la circulation ne sera réglée qu'à la fin de la réalisation de l'avenue de la Gare-Sud. J'enjoins le Conseil communal à absolument intégrer dans ses études cet aspect-là. A mon avis, c'est une garantie de réussite de l'ensemble.

Burgener Woeffray Andrea, Directrice de l'Édilité. J'aimerais tout d'abord remercier la Commission financière qui a apporté son soutien à ce crédit d'étude, mais également les membres de la Commission d'édilité qui, lors de la séance de Commission, sont entrés dans une discussion très constructive et ont manifesté de la reconnaissance envers l'Administration et les représentants politiques pour le travail effectué. Je les en remercie.

La Commission d'édilité avait des interrogations quant à l'emplacement de la fontaine et des arrêts de bus. C'est pour répondre à ce type de questions que nous venons avec un crédit d'étude. La Commission d'édilité a eu le souci de l'échelonnement, tout comme là MM. J.-F. Python et G. Bourgarel. Ce souci est partagé par le Comité de pilotage. Lors du crédit d'étude, nous pourrions sûrement et nous devons sûrement avoir maîtrisé ces questions de calendrier et d'échelonnement. Le parking de liaison est la troisième préoccupation mise en avant par le Président de la Commission de l'édilité. Comme j'ai pu l'annoncer, un grand pas est fait. Le PAD modifié est approuvé avec quelques réserves. Les représentants du Consortium nous ont signalé qu'ils aimeraient mettre à l'enquête la construction du parking après l'été 2017.

M. C. Allenspach nous a soumis un programme, des éléments qui forment ou qui aboutiraient presque à un nouveau programme. Cela comporte beaucoup d'autres remarques. Nous ne pourrions pas, en Commission de pilotage, prendre en considération tous les propos, toutes les idées, parce qu'elles sont parfois contradictoires. Par contre, créer des espaces conviviaux et de délasserment sont sûrement une préoccupation et un élément que nous aimerions prendre en considération. J'aimerais dire une chose: ce n'est pas seulement la place devant la Gare qui va être réaménagée. Plusieurs places seront réaménagées, comme la place devant l'Esplanade, devant la Gare, devant la poste et devant le Théâtre Equilibre. Ces différentes places devront répondre à toutes les préoccupations formulées par M. C. Allenspach, au nom du groupe socialiste, pour prendre en considération les aspects sociaux et écologiques. Nous demander de mettre une nouvelle verrière reviendrait à renoncer au projet tel qu'il a été reconnu et approuvé par le jury. En revanche, toutes les questions des abris en cas de pluie et en cas de soleil devront encore être étudiées de manière plus approfondie.

Mme B. Acklin Zimmermann regrette que la liaison Neuveville-Grand-Places ne fasse pas partie de ce Message. Oui, c'est juste, elle ne fait pas partie de ce Message. Cette liaison concerne plutôt le projet de requalification des Grand-Places, avec la grande pelouse et l'accès à la toute de la Neuveville. Pour des raisons d'économie, cette requalification a été repoussée dans le Plan financier de la Commune. Quant au financement du PA3, comme vous le savez, il sera décidé par les Chambres non pas 2018, mais en 2019. Le Message était terminé quand nous avons reçu cette information. Ce que je peux dire par rapport au scénario B, c'est qu'en automne 2017, nous aurons des résultats provisoires quant à l'approbation des éléments soumis dans le PA3 de l'Agglomération de Fribourg. En 2018, le Conseil Fédéral mettra en consultation son projet de Message de libération des fonds. Ainsi, dans ce Message de consultation, nous pourrions déjà lire des éléments. Par contre, nous devons attendre jusqu'en 2019 pour que les Chambres approuvent ce Message mis en consultation

auparavant par le Conseil Fédéral. Donc, ce que nous pouvons faire entre-temps, c'est de rester positifs, parce que, comme je l'ai déjà dit dans mon introduction, si ce n'est pas ce projet autour de la Gare, quel autre projet la Confédération devrait mettre en priorité? C'est un projet phare. C'est un projet clé, non-seulement pour la requalification des espaces, mais aussi pour la gestion de la mobilité dans le contexte du XXI^{ème} siècle.

Mme C. Chopard s'est prononcée au nom du groupe des Verts. Elle nous a rendu attentif au revêtement des sols, surtout pour les personnes ayant des problèmes de mobilité. Nous devons les prendre en considération et nous le ferons. Cette "verrue" devant le Théâtre Equilibre nous préoccupe aussi. Ce point est inclus dans le crédit d'étude. Cependant, les coûts pour réaliser quelque chose de bien et quelque chose de mieux devraient être évalués dans le cadre du crédit d'ouvrage. Aujourd'hui, nous ne savons pas encore quel montant nous devons mettre dans ce crédit d'ouvrage pour la requalification de cet édifice. Quoi qu'il en soit, nous devons toujours garantir ces accès de sécurité. C'est quelque chose que nous ne pouvons pas négliger. La communication doit être faite non seulement dans le cadre des débats, mais aussi après des utilisateurs des bus et des trains. Il faudra les orienter sur les bons chemins, afin qu'ils puissent prendre leur train.

Je remercie M. B. Dupré qui s'est prononcé au nom du groupe UDC. Merci d'être favorable au déplacement de la fontaine. Je laisse les autres sujets à mon collègue M. P.-O. Nobs, parce qu'ils concernent la mobilité.

M. M. Page a une incertitude par rapport aux projets de La Poste et de la Tour CFF. Ce que nous savons aujourd'hui, c'est que les CFF nous ont écrit. Ils nous ont adressé un courrier disant qu'ils aimeraient aller de l'avant aussi avec le passage inférieur. C'est un signal très fort pour nous montrer qu'ils aimeraient nous aider à construire l'accueil à la place de la Gare de Fribourg. Je ne pense pas qu'on pourra exhauser votre rêve de revoir un tram au milieu de la place de la Gare, ni le vôtre, M. R. Casazza. Cette place sera réservée aux piétons, aux bus, et aux trolleys qui prendront le relai. Je laisse les questions sur le carrefour de Richemond à mon collègue M. P.-O. Nobs. Pour la Voie verte mentionnée par M. M. Page, je rappelle que le Conseil général a voté un montant pour un crédit d'étude en 2017. La réalisation de cette Voie verte se fera en 2019 et 2020. Elle sera financée à 100% par l'Agglomération. Concernant le Plan B, j'ai déjà répondu à Mme B. Acklin Zimmermann.

Herr J.-F. Python, sie haben den Preis hervorgehoben und dass wir versucht haben diesen Studienkredit kostengünstig aufzustellen. Ich kann ihnen versichern, dass wir bei jedem Kredit versuchen, so sparsam wie möglich mit dem Haushaltsgeld der Gemeinde umzugehen. Vos suggestions d'orienter les ouvertures des magasins vers la rue et de créer des placettes où il ne faut pas seulement consommer, ont été entendues. Toutefois, comme vous le savez, nous ne sommes propriétaires ni du centre, ni cette avenue du centre. Nous entreprendrons volontiers des négociations, mais aujourd'hui je ne peux rien vous garantir. Le Conseil général a aussi voté un crédit d'étude de faisabilité, pour le parking des Bourgeois. Nous sommes en train de le réaliser, afin de rechercher les meilleures solutions et possibilités pour valoriser cette parcelle. Le Conseil général sera sûrement saisi ultérieurement à ce sujet.

M. C. Rugo, je dois avouer que mise à part le fait que vous avez dit que vos remarques sarcastiques, j'ai eu de la peine à comprendre les éléments qui vous paraissent importants dans ce projet. Néanmoins, je suis prête à m'entretenir avec vous après cette séance.

Je remercie M. G.-N. Jelk, optimiste comme toujours, pour qui le rêve du futur Fribourg est à notre portée. Peut-être que vous devrez encore attendre une, deux, trois ou quatre années, jusqu'à ce que votre rêve devienne réalité. Par contre, nous essayons vraiment d'étudier, d'améliorer cette "verruie", comme vous l'appellez. Des éléments doivent être maintenus. Un projet devra nous montrer la bonne solution et son financement sera entre vos mains, Mmes et MM. les Conseillers généraux.

Nobs Pierre-Olivier, Directeur de la Police locale et de la Mobilité. Je vais en effet focaliser mes interventions sur les aspects de mobilité. Je ferai néanmoins quelques petits commentaires sur d'autres éléments.

Je commence par les propositions de M. C. Allenspach pour le groupe socialiste. J'ai entendu la remarque en lien avec l'îlot de chaleur. Le Conseil communal a décidé de déplacer une fontaine sur la place de la Gare. Cela constitue certainement une partie de la réponse. Les aspects ludiques sont intéressants et je pense que le Conseil communal a entendu votre remarque et qu'il l'étudiera. Concernant toutes les remarques en lien avec les concepts des vitrines qui devraient s'ouvrir, j'aimerais apporter un élément. Je pense que tous les groupes, ou quasiment tous les groupes, ont parlé de cet élément. Ce dernier est très pertinent et j'ai le sentiment que cette requalification va donner de fantastiques opportunités aux commerçants de cette ville. Je pense qu'ils sauront s'en servir. J'ai un bon pressentiment sur ces éléments-là.

Mme B. Acklin Zimmermann, vous aviez des préoccupations relatives à la circulation accrue à la rue de l'Hôpital. C'est vrai que la circulation va légèrement augmenter à l'avenue de l'Hôpital. Vous l'avez vu dans le Message. Il s'agira d'un axe privilégié pour se rendre au parking de liaison par l'entrée de Manor. Toutefois, les ingénieurs de Basler&Hofmann AG, qui ont fait l'étude, nous ont confirmé que cet axe pouvait tout à fait absorber l'usage accru de cette route. Pour ce qui est de votre autre demande, à savoir celle de garder la circulation sur Tivoli et Pierre-Kaelin, je dois tout simplement vous décevoir. En effet, si on accédait à vos vœux, on aurait d'abord un mauvais fonctionnement de l'ensemble du système de transport, parce que l'opportunité, telle que je vous l'ai décrite dans mon préambule, est bien parce que grâce au parking de liaison, nous avons une entrée par la Route-Neuve et une autre par Manor. Si on mettait maintenant une troisième voie, ça prêterait l'ensemble du système de transport et le fonctionnement du parking. Ce n'est pas moi qui le dis. Dans le jury qui a validé le cahier des charges du concours, il y avait le Président Suisse-parking qui a totalement validé l'idée de ces fermetures, car pour qu'un parking fonctionne bien, - ce n'est pas moi qui le dit, c'est le Président de Suisse-parking, un professionnel de la gestion de parkings dans les villes de ce pays -, idéalement, il faut que l'automobiliste entre et sorte par la même sortie. Ainsi, vous voyez que l'on rajoute cet élément, ça péjorerait le fonctionnement du parking.

Quant à Mme C. Chopard, pour le groupe des Verts, je vous remercie pour l'entrée en matière. Vous parlez de cohérence entre l'aménagement et la mobilité. Je crois que le Message qu'on vous a fourni ce soir est typiquement un Message qui travaille de manière cohérente les aspects de mobilité et d'aménagement. Vous m'aviez posé et vous avez posé la question au Conseil communal de savoir combien de places seront supprimées en surface. C'est vrai que nous n'allons pas créer 312 ou 317 places, comme vous l'avez évoqué, mais nous allons créer 296 places supplémentaires et nous allons en supprimer 114 en surface. Quant à l'étude d'impact, sachez Mme C. Chopard, qu'il y en a bel et bien une qui a été faite, mais dans le cadre de la mise à l'enquête du PAD Gare-Sud. Ainsi, les éléments environnementaux ont été gérés dans cette étude. Je dirais ensuite, toujours dans le cadre du PAD Gare-Sud, que les éléments en lien avec les soucis qui se sont exprimés, notamment par

rapport à l'entrée par la Route-Neuve, font partie du règlement dudit PAD. Tous ces éléments liés aux soucis pour les bus au sommet de la Route-Neuve, etc. sont gérés dans ce cadre-là. Vous avez également parlé d'un Plan directeur partiel des transports. Pourquoi pas? Je n'ai pas la réponse précise, mais peut-être qu'il faudrait un Plan directeur régional, sous forme d'un projet de 3^{ème} génération. Celui de 2^{ème} génération est en force et celui de 3^{ème} génération est en cours d'approbation à Berne. Une des mesures est présentée dans le Message, mais si vous allez sur le site de l'Agglo, vous trouverez toutes les autres mesures, notamment celles qui servent de mesures d'accompagnement pour éviter les reports sur Gambach, sur la Basse-Ville. Donc, pas de Plan directeur partiel, mais un Plan régional qui gère ces éléments. Pour ce qui est de la ligne 4 et de l'émergence par la Route-Neuve, je viens de vous répondre en évoquant le cadre du PAD Gare-Sud. Quant aux lignes 4, 7 et 8 et au Plan d'exploitation des TPF, je comprends tout à fait votre questionnement. Toutefois, pour gérer ces éléments, nous avons intégré un représentant des TPF dans le jury qui a validé le cahier des charges du projet. Il nous accompagne dans les comités techniques et ceux de pilotage. Bien entendu que la voix des TPF et les éléments en lien avec l'exploitation sont défendus avec âpreté et intelligence par le représentant des TPF.

Je m'adresse maintenant à M. B. Dupré du groupe UDC. Je vous remercie pour votre entrée en matière. Le Conseil communal a entendu que vous étiez favorable au déplacement de la fontaine pour lutter contre l'îlot de chaleur, c'est certainement une bonne chose. Cependant, vous étiez inquiet pour certains types d'automobilistes. Alors, il y a des pendulaires dynamiques, comme des représentants de commerce, par exemple, ou des gens qui vont venir avec des camionnettes réparer votre WC ou un luminaire. A ces gens-là, bien entendu, le Conseil communal va leur donner des possibilités de se déplacer, parce qu'il est évident que ça doit fonctionner. Idem pour les taxis et les livreurs. Par contre, vous avez parlé des parents. Les parents-taxi représentent une problématique parce qu'en voulant sécuriser leurs enfants, ils créent plus de nuisances et de risques pour les autres enfants. Cette catégorie est plutôt à proscrire aux abords des écoles. Pour ce qui est du trafic de transit, je crois qu'aujourd'hui, tout le monde en convient: le trafic de transit, - ce n'est pas moi qui le dit mais mon Chef de service qui utilise la formule cholestérol – c'est vrai que c'est du cholestérol. Le trafic de transit n'apporte rien au dynamisme d'aucune ville de ce pays. Au contraire, ça apporte des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et un engorgement du réseau se traduisant par des bouchons. Ces derniers coûtent tous les jours cher à notre économie locale et régionale et il est évident que nous devons lutter contre le trafic de transit. Pour ce qui est du carrefour Richemond, effectivement la requalification qui intègre ou non un passage inférieur est un élément qui va faire partie d'une étude approfondie et attentive du Conseil communal. Bien entendu, l'émergence souterraine pour le traverser est à mettre en lien avec le nouvel accès au quai depuis les Arsenaux. Cet élément va faire l'objet d'une étude très attentive. Concernant les routes de contournement, il y en a 26 en projet dans le canton de Fribourg. Il y a différentes communes de l'agglomération qui en veulent. Aujourd'hui, aucune priorisation de ces routes n'est à l'ordre du jour. Qui aura la première, quels seront les débats au Grand Conseil qui vont définir ces priorités? Actuellement, je crois que personne dans cette salle ne peut dire laquelle sera réalisée en premier et il est bien difficile d'intégrer ces éléments dans notre planification.

Pour ce qui est du CG-PCS, je suis satisfait que le projet vous plaise M. M. Page. Oui, c'est vrai, ça ne sera pas un projet essentiellement pour les piétons, puisque 2'103 bus vont circuler à l'avenue de la Gare. Néanmoins, il fera la part belle à la mobilité douce et aux piétons. Relativement au carrefour Richemond, j'ai déjà répondu aux questions au travers de ma réponse à M. B. Dupré. Quant à la Voie verte, vous avez raison de l'attendre avec impatience. Je dirais que ce projet nous permettra d'avancer plus vite la réalisation du passage sous-voie de la Gare et celui du carrefour Richemond.

D'autant plus que, dans le cadre du PA3, tous les éléments financiers qui ont été avancés, ou qui seront à financer, vont être pris à 100% par l'Agglomération. Nous avons donc en plus un intérêt financier à aller vite. Toutefois, il y a énormément de choses dans la planification. Le Conseil communal fait de son mieux pour aller le plus vite possible. Perspective de la fusion et conséquence sur les autres communes: ce projet, tel qu'il est défini aujourd'hui, n'impactera pas négativement les communes voisines, notamment le carrefour de l'Escale ou celui de Belle-Croix. Il n'y aura aucun report de trafic. Par contre, ce projet sera cohérent, puisqu'il s'inscrit dans le cadre du PA3 Programme d'agglomération, qui a été mis sur pied conjointement avec les dix communes de l'Agglomération, dont neuf font partie du périmètre de fusion. La politique consiste à se donner les moyens de ses ambitions. Je crois que c'est ce que le Conseil communal essaye de faire et c'est ce qu'on essaye de pouvoir faire avec vous ce soir.

Je remercie également le groupe DC/vl pour son entrée en matière positive. Vous avez surtout parlé de matérialisation. Je ne voudrais revenir sur ces éléments. Par contre, en ce qui concerne les abris, nous avons entendu vos remarques relatives aux zones d'attente. Je vais donner un élément de réponse. Dans la mesure où la place de la Gare va s'étendre de la Tour de la Baloise à la Tour de l'Esplanade, sur une place qui va être étendue, on ne va plus attendre systématiquement l'ensemble des bus aux mêmes endroits. Ils seront divisés en plusieurs pôles avec, en plus, des cadences qui doivent et qui vont continuer de s'améliorer. Il y aura des temps d'attente plus courts. Néanmoins, ces éléments de surface d'arrêts de bus seront l'objet d'une attention particulière du Conseil communal, dans le cadre du crédit d'étude. Pour ce qui est des questions relatives aux mesures du PA3 et de mettre fin à l'idée d'un compartimentage, ce n'est pas le Conseil communal de la Ville de Fribourg qui peut y répondre. Le compartimentage total, ou en tout cas le compartimentage plus rigide, est un des éléments qui font partie du PA3. Les éléments du PA3 sont gérés par l'Exécutif de l'Agglomération. Aujourd'hui, le Canton ne veut pas de ce compartimentage, dans la mesure où il implique des reports de trafic sur le réseau communal et cantonal. Je vous le dis, aujourd'hui le Conseil communal ne peut pas répondre précisément à cette question. Elle sera tranchée dans un autre organe, à savoir l'Exécutif de l'Agglomération et son parlement.

M. R. Casazza merci pour votre vision interdisciplinaire et vos compliments. Le métrocâble, aujourd'hui, ne fait pas partie de la présente étude. Nous avons entendu à maintes reprises vos propositions que vous avez aussi présentées dans d'autres "gremiums", comme le Grand Conseil ou le Conseil d'agglomération. Je crois que le Grand Conseil est entré en matière. Le Conseil communal se réjouit de voir les évolutions que le Grand Conseil souhaitera donner à ce dossier.

M. C. Rugo, j'avoue aussi avoir eu de la peine à comprendre votre intervention. Vous êtes le représentant du Parti des Artistes et vous avez cité Tinguely, ce qui me semble assez logique et légitime pour un artiste. Je dirais que je n'ai pas la science infuse et je ne sais pas quelle sera l'incidence de notre projet sur la durée de vie des véhicules. Toutefois, je pense que Jean Tinguely, en tant que fin récupérateur, serait à l'affût. En effet, je pense que dans une requalification de cette ampleur, il y aura énormément de matériaux qui pourraient dynamiser et booster la créativité d'un artiste de sa trempe.

Pour M. G.-N. Jelk, je vous remercie beaucoup pour ce "merci, enfin". En ce qui concerne les "verrues". Je crois que tout le monde a entendu votre exhortation.

Enfin, M. G. Bourgarel, je vous remercie d'avoir attiré notre attention quant aux aspects de coordination.

Examen de détail

L'entrée en matière n'étant pas combattue et aucune demande de renvoi n'étant présentée, nous passons à l'examen de détail du projet d'arrêté concernant le Message n° 19.

Article premier

Pas d'observations. Adopté.

Article 2

Pas d'observations. Adopté.

Article 3

Pas d'observations. Adopté.

Titre et Considérants

Pas d'observations. Adoptés.

Vote d'ensemble

Le Conseil général adopte, par 59 voix contre 1 et 5 abstentions, l'arrêté ci-après:

"Le Conseil général de la Ville de Fribourg

Vu:

- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981;
- le Message du Conseil communal n° 19, du 23 mai 2017;
- le rapport de la Commission financière;
- le rapport de la Commission de l'édilité, des constructions et des infrastructures,

Arrête:

Article premier

Le Conseil communal est autorisé à engager un montant de 1'689'735 francs TTC pour l'étude en vue de la réalisation du projet de requalification de la place de la Gare et de ses abords.

Article 2

Cet investissement sera financé par l'emprunt et amorti selon les prescriptions légales.

Article 3

La présente décision est sujette à référendum, conformément à l'article 52 de la loi sur les communes et à l'article 23 du règlement d'exécution de ladite loi.

Fribourg, le 3 juillet 2017

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président:

Le Secrétaire de Ville adjoint:

Pierre-Alain Perritaz

Mathieu Maridor"

Ont voté en faveur de l'arrêté du CC: 59 Acklin Zimmermann Béatrice (PLR), Allenspach Christoph (PS), Altermatt Bernhard (DC-vl), Bettin Christophe (PLR), Bourgarel Gilles (Verts), Bourrier Hervé (PS), Bugnon Marc (DC-vl), Casabene Thévoz Anne (PS), Casazza Raphaël (PLR), Cattaneo Anne-Elisabeth (DC-vl), Chopard Caroline (Verts), Collaud Oliver (Verts), de Reyff Charles (DC-vl), Ducommun Lorraine (PS), Dupré Bernard (UDC), Eltschinger-Bassil Rana (PS), Fasel Blaise (DC-vl), Fessler Raphaël (DC-vl), Gapany Joël (DC-vl), Gex Jean-Noël (PLR), Gex Océane (PLR), Giller Christophe (UDC), Graden Lise-Marie (PS), Grandjean Alexandre (PS), Hayoz Jérôme (PS), Heimgärtner Eva (CG-PCS), Jelk Guy-Noël (PS), Jungo Adeline (PS), Khamel Seewer Naïma (PS), Kilde Gisela (DC-vl), Liaudat Geneviève (PS), Loup Matthieu (PS), Maeder Alain (DC-vl), Magnin Jérôme (PLR), Marchioni Pierre (UDC), Margalhan-Ferrat Corinne (PS), Métrailler Jean-Jacques (MLI), Miche François (PS), Morel-Neuhaus Marie-Gertrude (PLR), Mosoba Immaculée (PS), Moussa Elias (PS), Murith Simon (DC-vl), Page Maurice (CG-PCS), Parpan Mario (CG-PCS), Perritaz Pierre-Alain (PS), Pfister Vincent (CG-PCS), Piller Nadège (PS), Python Jean-Frédéric (DC-vl), Roelli Claire (PS), Rossi Carré Alexandra Maria (PS), Sabino Sandra (PS), Sacerdoti Alexandre (DC-vl), Schenker Claude (DC-vl), Schneuwly-Aschwanden Eleonora (PLR), Stevan Nicolas (PS), Vonlanthen Marc (PS), Vuilleumier Julien (Verts), Wicht Pascal (UDC), Zurich Simon (PS)

A voté contre l'arrêté du CC: 1 Rugo Claudio (PA)

Se sont abstenus: 5 Feyer Jean-François (DC-vl), Gander Daniel (UDC), Jacquat Vincent (PLR), Papaux David (UDC), Wolhauser Jean-Pierre (PLR)

N'ont pas votés: 2 Gremaud Claude (UDC), Rück Valérie (DC-vl)

5. Comptes 2016 de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg

Rapport de la Commission financière

Sacerdoti Alexandre, Vice-Président de la Commission. Les Comptes 2016 de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg ont appelé les remarques synthétiques suivantes la part de la Commission Financière:

Au niveau du taux de couverture, le Comité de la Caisse a entrepris une réflexion de fond afin que celle-ci puisse garder son équilibre à long terme. Comme vous le savez toutes et tous, les leviers de gestion d'une caisse de pension sont soit l'augmentation du financement de la caisse, soit une diminution des prestations, soit les deux. La baisse du taux technique étant du ressort du Comité, la réflexion va plutôt dans ce sens, avec des impacts non négligeables sur les rentes. Afin d'amorcer une

telle décision, le Comité a décidé de constituer une provision pour baisse future du taux technique de 5,3 millions de francs.

Le taux de couverture, calculé d'après l'Ordonnance sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité de 1984, a baissé de 1% depuis l'année passée, pour se stabiliser à 72,9%. Le taux de couverture global a été amené à la limite du plan de financement, soit à 70,3%. La performance des immeubles a baissé de près de 5% pour se situer à 2,61%. Cette mauvaise performance peut s'expliquer par la réévaluation de la valeur des immeubles, notamment avec la prévision des besoins de rénovation. Le calcul de cette prévision vient en diminution de la valeur de l'immeuble.

La performance des placements mobiliers est passée de 1,6% à 3,0%, ce qui est réjouissant mais pas encore satisfaisant. Cette situation s'explique notamment par la conjoncture internationale délicate. Les résultats finaux des trois mandataires financiers qui en résultent sont assez disparates. L'UBS colle le mieux aux objectifs avec malgré tout 0,5% de rendement inférieur au benchmark. La Banque Rothschild dont la gestion est plus active a, quant à elle, un rendement inférieur de 0,95% au benchmark. En dernière position se trouve la BCF avec un rendement largement en retrait à 0,43%, soit 3,2% en dessous de la référence.

Les Comptes de la Caisse de prévoyance présentent un retrait par rapport aux objectifs de 0,88%, pour atteindre 2,9% de performance globale, soit un revenu du portefeuille de 5'070'145 francs, pour un capital de référence de 175'061'190 francs.

Pour terminer, et au-delà des remarques de la Commission financière qui a pris acte des Comptes 2016 de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg, et pour ceux qui aimeraient approfondir un peu plus ce sujet technique et un peu hermétique, je me permets de vous signaler les excellentes études que l'on peut trouver sur Internet, réalisées par la Caisse de pension populaire, qui analyse le résultat 2015 des caisses de pension publiques. Ces analyses sont très intéressantes puisqu'elles prennent en compte 27 caisses de pension publiques. Celle de Fribourg n'en fait pas partie. Elles rappellent aussi qu'à échéance du 1^{er} janvier 2052, les couvertures devront être de 80%.

Steiert Thierry, Syndic. Je rappelle que selon l'art. 4 al. 6 du règlement du Conseil général, le Conseil général examine le Rapport d'activité annuel de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg, ainsi que le Rapport annuel de l'organe de contrôle de cette institution de prévoyance et le Rapport de l'expert. Ces documents figurent dans le Rapport que nous vous avons transmis. Le Conseil général prend acte de ces documents. Je signale aussi qu'après une énième relecture de ce document, j'ai découvert des erreurs qui ne sont pas aussi fondamentales que celles que Mme A. Burgener Woeffray a tout à l'heure mentionnées dans le Message n° 18 mais, néanmoins, je les signale:

- Sur la page 1 du Rapport du Conseil communal, il manquait la date. Ainsi, le Conseil communal a pris acte de ces Comptes lors de sa séance du 15 mai 2017. Il manquait le 15.
- Sur la page 15 des commentaires sur les Comptes figure, au milieu du point 61, le montant de 58,6 millions de francs relatif au prêt aux employeurs. Il s'agissait, en réalité, d'un prêt de 56,8 millions de francs, et non pas de 58,6 millions de francs. Petite coquille que je signale ici.

Ensuite, voici quelques éléments clés qui ressortent de ce Rapport. Tout d'abord, bien sûr, la reconstitution des organes de la Caisse suite aux élections 2016. Le 5 juillet 2016, les organes ont été reconstitués. Vous trouvez la composition du Comité, de la Commissions de placement et de la Commission immobilière en page 4 des commentaires.

Je rappelle aussi quelques chiffres clés. Nous avons cinq employeurs affiliés à la Caisse. Tout d'abord, bien sûr, le plus important: la Ville de Fribourg. Mais il y a également SINEF, Groupe E Celsius, la Bourgeoisie et Saint-Louis. Pour le Groupe E Celsius, la particularité est qu'il s'agit d'une caisse qu'on appelle caisse morte, puisque il n'y a plus de nouveaux affiliés, de nouvelles personnes, de nouveaux employés qui seront affiliés à Groupe E Celsius. Toutes les nouvelles personnes qui sont engagées par Groupe E Celsius sont affiliées à la Caisse de prévoyance du Groupe E. Il s'agit des personnes qui ont été transférées des Services industriels à Celsius. Actuellement, ce sont onze personnes qui sont donc encore affiliées à notre Caisse. En tout, nous avons 656 assurés actifs et 348 bénéficiaires de rente. Ce qui nous donne un rapport actifs-rentiers de 1,89. La fortune nette de prévoyance a progressé à environ 175 millions de francs. Les capitaux de prévoyance ont progressé de 6 millions de francs et s'élèvent aujourd'hui à 239,96 millions de francs. Les provisions techniques ont progressé, notamment en raison de la constitution d'une provision pour une future baisse du taux technique; provision alimentée à raison de 5,3 millions de francs. Le taux de couverture selon OPP2 est aujourd'hui de 72,9% et la garantie de la Commune s'élève aujourd'hui à 64,97 millions de francs, contre 61 millions de francs en 2015. La performance globale, le Vice-Président de la Commission financière l'a déjà mentionné, était de 2,9%, en retrait de 0,88% par rapport à notre référence qui est de 3,78%.

Finalement, je confirme effectivement que la Caisse de prévoyance est en train d'étudier, ce qui n'est pas une surprise, une nouvelle baisse du taux technique, puisque l'Association Suisse des Institutions de Prévoyance préconise aujourd'hui un taux technique de 2,25. Aujourd'hui, pour la Caisse de la Ville, il est toujours à 3,5. Nous allons donc devoir le baisser. Nous avons examiné les incidences d'une telle baisse, qui a évidemment pour corollaire une augmentation des capitaux de prévoyance des bénéficiaires de rentes et également une baisse du taux de couverture. Cette baisse du taux de couverture devra être compensée par d'autres mesures, si nous voulons être conformes à notre Plan de financement et si nous voulons que nos Comptes soient également approuvés par les autorités de surveillance.

Discussion générale

Le Président. Je vous rappelle que nous allons simplement prendre acte de ces Comptes. J'ouvre néanmoins la discussion à leurs propos et donne d'abord la parole aux représentants des groupes.

Rapport du groupe démocrate-chrétien/vert/libéral

Altermatt Bernhard (DC/vl). Le groupe DC/vl prend acte des Comptes 2016 de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg. Nous avons examiné les chiffres avec attention et tenons à souligner, une nouvelle fois, l'effort considérable que la Ville a dû fournir pour effectuer la recapitalisation de la Caisse. Cela se justifiait entièrement, eu égard au respect devant le travail fourni par nos employés communaux. Cependant, l'opération continuera d'avoir des effets négatifs sur les finances de notre Ville durant de longues années. Les intérêts que nous payons chaque année n'en sont qu'un élément, d'autres effets indésirables concernent la capacité d'investissement

diminuée et la marge de manœuvre financière réduite, qui limitent la liberté d'action et de choix de la Ville.

Ich würde gerne zwei Punkte an den Gemeinderat richten - vielleicht wäre eine Antwort möglich.

Premièrement: dans les déclarations et communications publiques des personnes responsables et des organes compétents, il est généralement question d'un "rendement satisfaisant", d'une "performance correspondant à la moyenne" des caisses de prévoyance en Suisse romande. Le groupe DC/vl se pose la question s'il n'y a pas là un choix de benchmark comparatif délibérément peu ambitieux. Qu'en est-il, par exemple, de la performance de notre Caisse, en comparaison avec l'intégralité des caisses de pension en Suisse? En quoi l'indice comparatif "romand" est-il plus pertinent? Comment le Conseil communal évalue-t-il la situation de la Caisse par rapport à l'ensemble de la Suisse?

Deuxièmement - et cela concerne plus précisément les mesures dont on entend parler, plus ou moins clairement, et qui nécessiteront des adaptations du taux de conversion, à côté d'autres modifications et interventions substantielles -: existe-t-il une raison expliquant le fait que ces mesures d'assainissement viennent systématiquement quelques années plus tard que dans le cas d'autres employeurs et caisses de pension? Alors que nombre de prestataires de prévoyance ont d'ores et déjà procédé aux changements incontournables – parfois depuis plusieurs années –, les mêmes décisions semblent toujours prendre beaucoup plus de temps à Fribourg. À combien d'années, le Conseil communal évalue-t-il les retards encourus ainsi? Et y a-t-il une raison spécifique à cela?

Nous remercions le Conseil communal de nous rassurer sur ces points. Les employés de notre Ville, actifs et retraités, tout comme le Conseil général, sont en droit d'attendre une gestion proactive et véritablement prévoyante dans ce domaine.

Rapport du groupe libéral-radical

Schneuwly-Aschwanden Eleonora (PLR). Le groupe libéral-radical a examiné avec intérêt le Rapport annuel 2016 de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg. Les Comptes 2016 nous laissent encore une fois avec un sentiment très mitigé. Pourquoi? Le degré de couverture légal est en baisse de 1% par rapport à l'année dernière, la garantie de la Commune augmente de près de 4 millions de francs et la réserve de fluctuation de valeur a diminué de 2'418'048 francs. Ces indicateurs sont peu réjouissants et démontrent que la situation de la Caisse de prévoyance est toujours tendue et qu'il faudra plus que les quelques mesures prises durant l'exercice 2016.

Nous avons pris acte de la décision d'abaisser le taux technique à 2,75%, quand bien même cela ne nous semble pas encore suffisant. D'une part, car son application ne sera pas effective dès le 1^{er} janvier 2018 et, d'autre part, parce que le taux retenu est encore trop élevé par rapport aux recommandations de la Chambre suisse des experts en caisses de pensions (CSEP), qui a fixé le taux technique pour 2016 à 2,25%. Rappelons ici que toute baisse du taux technique aura pour corollaire une baisse du taux de couverture. Le manque de volonté ne fera que péjorer une situation financière déjà précaire et fait courir le risque aux contribuables de la Ville de repasser prochainement à la caisse. Il faut noter qu'il s'agirait de sommes d'argent substantielles. Cet argent pourrait faire défaut dans d'autres domaines de la Commune.

Le groupe du PLR est convaincu de la nécessité primordiale d'une caisse de prévoyance en bonne santé. Nous prenons acte de la constitution d'un groupe de travail qui a pour but "*d'étudier les mesures nécessaires à entreprendre*". Le groupe libéral-radical espère vivement que ce groupe de travail abordera toutes les mesures structurelles nécessaires, afin d'assainir cette situation, à savoir:

- la baisse du taux technique;
- l'augmentation de l'âge de référence de la retraite à 65 ans pour tous;
- la baisse du taux de cotisation globale et la parité des cotisations employés-employeurs.

Mais ces mesures ne suffiront certainement pas pour résoudre le problème structurel de la Caisse, tant que celle-ci applique un système mixte de primauté des prestations et primauté des cotisations. Or, le système le plus équitable est le système de la primauté des cotisations et il est urgent de tendre vers cette solution.

C'est avec ces remarques que le groupe libéral-radical prend acte du Rapport "Comptes 2016 de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg".

Rapport du groupe socialiste

Margalhan-Ferrat Corinne (PS). Le groupe socialiste a examiné avec attention les Comptes approuvés par le Comité de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg, ainsi que le Rapport du 15 mai 2017 élaboré par le Conseil communal à notre attention. Notre groupe constate, au 31 décembre 2016, que la CPPVF compte - on a un peu trop tendance à oublier que derrière ces chiffres, on retrouve des assurés et des bénéficiaires - 656 assurés actifs et 348 bénéficiaires de rentes. Ainsi, la CPPVF a, en 2016, un degré de couverture légale de 72,9%, contre 73,9%, en 2015. A relever, à ce sujet, que dans la mesure où le système de la Caisse est un système mixte, le taux de couverture des engagements totaux devra atteindre 80% au 1^{er} janvier 2052. Rappelons ici le Plan de financement, qui est un document public, je le souligne, défini par le Comité de la Caisse et approuvé par l'autorité de surveillance et qui sera réévalué en 2019. La garantie de la Commune est, elle, passée de 61 millions de francs en 2015, à près de 65 millions de francs en 2016. Notre groupe est également satisfait des différentes provisions techniques effectuées pour l'année 2016. La provision de longévité - longévité dont on ne peut par ailleurs que se réjouir -, la provision de fluctuation des risques, ainsi que la provision de plus de 5 millions de francs faite pour préfinancer la future baisse du taux technique devraient passer, à une date encore à préciser, de 3,5% à 2,75%. On sait par ailleurs que l'accroissement de la longévité de la population provoquera inévitablement une baisse du taux de conversion, ce qui péjorera les avoirs des futur-e-s rentiers/ères. C'est un thème qui concerne toutes les caisses de pension du pays et sur lequel nous aurons à nous prononcer en septembre prochain.

Notre groupe prend également acte de la nouvelle composition des organes de la CPPVF et invite ceux-ci à jouer pleinement leur rôle, en tenant compte, dans les placements à effectuer, de l'environnement international financier qui semble bien chahuté, ainsi que de la situation des actifs et des bénéficiaires de rentes. Le groupe socialiste est et restera attentif à la situation des personnes bénéficiant des prestations de la CPPVF, hommes et femmes, et ce, quel que soit leur taux d'activité. Notre groupe invite également la Commission de placement de la Caisse à toujours davantage investir en tenant compte des critères économiques et éthiques des entreprises où est placé l'argent, faisant ainsi une part toujours croissante aux entreprises qui intègrent les dimensions du développement durable. C'est d'ailleurs sur le long terme que les rendements de ces entreprises

sont les plus intéressantes. Notre groupe invite aussi la Commission de placement à agir avec intelligence et prudence pour ne pas sombrer dans les travers qu'ont connu d'autres caisses de pension fribourgeoises.

Enfin, notre groupe est conscient que la taille de la CPPVF est petite et que cela pose des problèmes supplémentaires particuliers, puisqu'on ne peut pas lui appliquer la loi des grands nombres. La fusion pourrait constituer une opportunité pour revoir les paramètres de la CPPVF. Nous sommes conscients des changements importants qui vont s'opérer: adaptation du taux de conversion et augmentation du nombre de bénéficiaires. Nous veillerons à ce que les futur-e-s rentiers/ères ne soient pas les perdants de ces nécessaires adaptations.

Conformément aux statuts, le groupe socialiste prend acte du Rapport du Conseil communal.

Rugo Claudio (PA). D'après la lecture que je peux faire en page 5, nous avons deux Commissions, soit la Commission de placement et la Commission immobilière. D'après mes informations, M. le Syndic, Mme la Vice-Syndique - que je ne nommerai point, qui est membre de la Commission immobilière - et M. L. Dietrich font partie de cet organe. En fait, tous ces membres ne sont pas des membres cotisant dans la Caisse. C'est le sujet de la proposition n° 1 qui sera débattue probablement demain. J'aimerais connaître le nombre d'employés de la Ville faisant partie des relations directes avec le Conseil communal ou, autrement dit, j'aimerais savoir si des membres représentant la classe ouvrière, tels que ceux qu'on retrouve par exemple à la Caisse de pension de Migros - pour exemple, chaque Ecole-Club a un représentant dans la Caisse-. Est-ce que c'est le cas dans la Caisse de pension de la Ville de Fribourg? Je signale encore que M. A. Dousse doit probablement être un employé, mais sous influence directe du Conseil communal.

Marchioni Pierre (UDC). La vie dit-on, est un éternel recommencement. Lorsqu'il s'agit d'événements agréables, c'est fort sympathique. Toutefois, dans le cas de la Caisse de prévoyance du personnel de la Ville de Fribourg, par exemple, cette constante répétition d'un laïus immuable devient lassante. Depuis notre analyse du 1^{er} octobre 2007 sur les Comptes 2006 de la Caisse de prévoyance de la Ville, nous insistons et répétons que cette Caisse n'est pas viable. D'une part, ses dirigeants ne comprennent toujours pas qu'ignorer les lois du marché ne mène qu'à l'échec et, d'autre part, la structure-même de la Caisse doit être revue! En relisant tous ces rapports, il nous vient à l'esprit le célèbre adage "On ne force pas à boire un âne qui n'a pas soif!". Et pendant toutes ces années, les contribuables de la Ville financent bravement, directement ou indirectement, un trou sans fond.

Le Conseil communal annonce dans son Rapport qu'il renonce à mettre en œuvre les changements nécessaires en vue d'une baisse du taux technique au 1^{er} janvier déjà. Cette décision est pour nous totalement incompréhensible. Pourquoi perdre encore une année, qui va aggraver encore le coût de l'exercice?

En attendant ces prochaines manœuvres, nous relevons les éléments majeurs suivants, qui sont loin d'être exhaustifs:

1. Le taux d'intérêt technique de la Caisse de prévoyance de la Ville est encore à 3,5%, alors que les emprunts de référence de la Confédération ont un rendement négatif depuis maintenant plusieurs années déjà. Une véritable aberration qui fait partie de nos répétitions constantes! En effet, depuis près de dix ans, nous demandons au Conseil communal d'aligner le taux

technique au taux de référence de la DTA 4 pour prévenir une détérioration inévitable de l'équilibre financier de la Caisse. Jusqu'à présent, l'expert responsable se comportait de manière relativement neutre à ce sujet. Dans son Rapport du 31 décembre 2016, il s'exprime enfin clairement: "*la justification de ce dépassement, soit le taux technique à 3,5%, par rapport au taux de la DTA 4 de 2,25% n'est, en l'état, plus possible!*"

2. Compte tenu de la situation des marchés des capitaux, aucun motif, ni objectif ni subjectif, ne justifie un dépassement du taux d'intérêt technique par rapport au taux de référence de la DTA 4. C'est donc à 2,25% et non pas à 2,75% au maximum que le taux technique de la Caisse devrait être ramené cette année encore! Nous relevons que certaines caisses de prévoyance prévoyantes, elles, ont déjà ramené ce taux à 2%!
3. Rappelons que le règlement de placement de la Caisse, adopté par le Comité le 30 juin 2015, prévoit une réserve de fluctuation de valeur de 25'000'000 francs. Cette dernière s'élève actuellement à 6'301'027 francs. Elle est diminuée, dans l'exercice 2016, par un prélèvement de 2'418'048 francs pour ramener le taux de couverture global à 70,3%, soit sa valeur minimale admissible selon le Plan de financement. Encore un signal négatif! Les risques financiers ne sont donc, et de loin, pas couverts au niveau exigé par le règlement, cela dans un environnement hautement volatil.
4. La performance globale est décevante. Elle s'élève à 2,90%, toutes classes d'actifs confondues. Précisons que le vecteur de référence de la Caisse est situé à 3,78% et que les indices du Crédit Suisse et de l'UBS s'élèvent respectivement à 3,75% et 3,44%.
5. Une fois de plus, la garantie de la Commune est en augmentation et passe de 61 millions de francs à près de 65 millions de francs, soit près de 4 millions de francs de plus. Comme signe de bonne santé, on fait certainement mieux!
6. C'est naturellement le domaine de l'immobilier qui a retenu principalement l'attention du groupe UDC. D'une part, vu sa faible prestation et d'autre part, en raison des futures constructions aux Kybourg, qui ont fait la une de la presse locale ces dernières semaines. Nous avons été contactés par plusieurs habitants du quartier, auxquels nous n'avons pu que répéter notre crédo conforme à notre programme politique de législature 2017-2021 qui prévoit, entre autres, dans le domaine de l'aménagement du territoire:
 - a) la densification de la Ville voulue par la loi doit se faire de manière proportionnée et s'intégrer aux bâtiments. Les espaces verts existants doivent être protégés et être accessibles à la population;
 - b) la construction de tours doit être discutée au cas par cas et recevoir l'aval de la population.

Nous sommes donc parfaitement à l'aise pour rappeler que nous nous engageons depuis longtemps pour une démographie maîtrisée. La politique du nombre voulue par le Gouvernement est une erreur fondamentale, ce d'autant plus que nous constatons un déséquilibre entre l'accroissement du nombre d'habitants et les entrées fiscales en diminution des personnes physiques. Plus grave encore est l'inversion des flux d'habitants que l'on constate dans les villes. Les habitants aisés ont tendance à se diriger à nouveaux vers les ceintures, afin d'éviter les nuisances des centres. Pour la sauvegarde d'un environnement agréable, à l'exemple de la situation actuelle, n'aurait-t-on pas pu envisager une adjonction d'étages et, au moins, une réfection des immeubles qui nous a semblé bien nécessaire? En outre, si nos calculs sont corrects, la Caisse de prévoyance devra emprunter plus de la moitié de la

somme nécessaire à la construction. Vu le maigre rendement des immeubles et les coûts de construction actuels élevés, on est en droit de se poser la question du bien-fondé de cette décision! Pour terminer, comment pensez-vous attirer les futurs contribuables qui vous intéressent, si vous dégradez vous-mêmes la qualité de l'habitat?

Nous ne constatons donc aucune amélioration de la situation et avons toutes les raisons de maintenir notre conclusion: sans modifications structurelles fondamentales, cette Caisse de pension n'est pas viable. Pour rappel, les contribuables de la Ville ont déjà sacrifié 30,6 millions de francs en 2005, et 56,8 millions de francs en 2013, et la Caisse de prévoyance est à nouveau en déséquilibre structurel! Nous attendons avec impatience le prochain exercice de rééquilibrage et, comme nous l'avons déjà précisé l'an passé, nous ne tolérerons pas que les contribuables passent une nouvelle fois à la caisse sans des contreparties solides.

Le groupe UDC prend acte des Comptes au 31 décembre 2016 de la Caisse de prévoyance de la Ville de Fribourg en émettant, une fois de plus, les plus sérieuses réserves.

Rugo Claudio (PA). Je voulais répondre à M. P. Marchioni sur son avant-dernier point. Il y a une résolution qui a été déposée aujourd'hui. Elle sera débattue demain. Elle vise à lancer un moratoire de huit ans pour la construction de ces immeubles. Vous avez la nuit pour y réfléchir et j'espère que vous voterez pour la résolution.

Le Président. Merci M. C. Rugo. Nous en discuterons donc demain.

Steiert Thierry, Syndic. Je vais brièvement répondre aux interventions, en commençant par celle de M. B. Altermatt, qui nous a posé des questions concrètes. Tout d'abord la question de savoir si les rendements sont justes satisfaisants, pourquoi ne sont-ils pas meilleurs, pourquoi applique-t-on un benchmark qui serait, selon lui, trop peu ambitieux, pourquoi se reposer sur l'indice comparatif romand? Il est de la compétence de la Commission de placement de proposer les benchmarks des placements de la Caisse de prévoyance. Vu la composition de cette Commission de placement, nous n'avons pas la moindre raison de douter de ses compétences et des propositions qu'elle fait. Comme vous le savez aujourd'hui, les marchés financiers sont ce qu'ils sont. Vous pouvez appliquer tous les benchmarks que vous voulez, en fin de compte, ce sont les résultats en espèce sonnante et trébuchante qui sont déterminants. Qu'on ait un benchmark plus ou moins ambitieux est une chose, mais ce qui est essentiel, c'est la gouvernance, la conformité aux règles de gouvernance qui nous sont imposées par la Législation fédérale, par la LPP, et en particulier par l'OPP2. Ce sont pour nous les éléments qui comptent. Si on est conforme à ces éléments-là, je pars du principe que la Caisse est bien gérée.

La deuxième question était pourquoi les mesures d'assainissement, je vous cite, vous avez dit "mesures d'assainissement", viennent-elles toujours en retard à Fribourg par rapport à d'autres cantons, à d'autres caisses de prévoyance de droit public? J'ignore si nous sommes vraiment en retard par rapport à d'autres. Je crois savoir que d'autres caisses, dans d'autres villes ou d'autres cantons, n'ont pas non plus procédé à la baisse du taux technique ou aux mesures nécessaires. Par contre, j'aimerais juste rappeler que les mesures que nous allons devoir prendre ne sont pas des mesures d'assainissement. Des mesures d'assainissement doivent être prises lorsqu'une caisse rencontre des difficultés majeures, ce qui n'est pas le cas ici. La Caisse est parfaitement bien gérée et sa situation est conforme à la plupart des autres caisses suisses. Donc, si nous allons prendre ces mesures, il ne faut pas les confondre avec des mesures d'assainissement. Nous devrions prendre des

mesures d'assainissement si nous croisons les bras et ne faisons rien pour baisser le taux technique dans un délai imposé par l'autorité de surveillance. Dans la mesure où nous allons le faire, vraisemblablement au 1^{er} janvier 2019, nous n'allons pas devoir prendre des mesures d'assainissement.

Mme E. Schneuwly-Aschwanden, vous préconisez une baisse du taux technique à 2,25% plutôt que 2,75%. Je réponds ici en même temps aussi à l'intervention de M. P. Marchioni, sur le sujet. Evidemment, l'Association Suisse des Institutions de Prévoyance (ASIP) préconise un taux technique de 2,25%. Simplement, à chaque baisse supplémentaire du taux technique - je vous rappelle que les 2,25% sont une recommandation et pas une obligation légale - correspond une péjoration supplémentaire du taux de couverture et un besoin de financement plus important, que ce soit par les assurés actifs, ou par les bénéficiaires de rentes, ou par les deux. Mais, en tout cas, pour être tout à fait clair, plus on baisse le taux technique, plus ça fait mal à tout le monde: à l'employeur, aux employés et aux rentiers. Raison pour laquelle nous considérons que baisser inutilement, je dis inutilement, plus bas que 2,75%, nous semble absolument hasardeux, dans la mesure où nous pouvons nous permettre de maintenir un taux technique de 2,75%. Pour quelle raison? Pour la simple et bonne raison que nous avons, contrairement à la plupart, sinon à la presque totalité, des autres caisses de prévoyance de Suisse, un prêt à l'employeur qui réalise un intérêt à 4,25. Avec un prêt à l'employeur de 56,8 millions de francs réalisant un intérêt à 4,25%, qui est évidemment massivement plus élevé que ce que l'on peut réaliser aujourd'hui sur le marché, nous pouvons nous permettre de ne pas baisser le taux technique plus bas que 2,75%. Ceci est dans l'intérêt de l'équilibre financier de la Ville.

Ensuite, quant à l'introduction de la primauté des cotisations, la discussion est en cours. Par contre, faire les deux choses en même temps signifierait, je reviens sur ce que je viens de dire tout à l'heure, une péjoration encore beaucoup plus importante des efforts financiers de la Ville, puisque la primauté des cotisations n'est pas forcément un remède miracle, comme certains ont l'impression. C'est un remède qui, d'une part, fait porter les risques d'une péjoration sur les marchés financiers aux assurés, alors que dans la primauté des prestations, ce risque est supporté par l'employeur. Alors, ça peut se défendre, mais ça coûte très cher, puisque l'on va devoir prendre des mesures transitoires. Baisser le taux technique et changer de primauté, en passant de la primauté des prestations à la primauté des cotisations, va coûter très cher et je me demande, Mme E. Schneuwly-Aschwanden, si vous serez aussi là pour voter de telles conséquences financières, le jour où nous viendrons vous les présenter.

Je remercie Mme C. Margalhan-Ferrat, qui a fait une analyse tout à fait pertinente de la Caisse de prévoyance, laquelle parle aussi de la nécessité d'investir selon des critères économiques, mais aussi éthiques. en tenant compte notamment des besoins du développement durable. Nous avons adhéré à la Fondation Ethos. Ce n'est peut-être qu'une première mesure, on peut en imaginer d'autres aussi. Certaines caisses publiques ont décidé de ne plus investir dans certaines catégories de placement. Par contre, ces décisions-là aussi doivent être mûrement réfléchies et ne peuvent pas être décidées à l'emporte-pièce. Vous parlez aussi d'une caisse trop petite. Effectivement, on disait déjà dans le Message sur les mesures d'assainissement en 2013 que cette Caisse est tout à fait viable dans sa taille actuelle. Par contre, à futur, nous devons sérieusement nous demander si un rapprochement, par exemple avec la Caisse de l'Etat, pourrait aussi être une autre solution pertinente. Toutefois, il nous semble aujourd'hui prématuré de faire cette analyse-là.

M. C. Rugo, permettez-moi juste de rectifier quelques petites affirmations que vous avez faites dans votre intervention, notamment celle de la composition de la Commission immobilière. Ni moi-même, ni Mme la Vice-Syndique, et encore moins M. L. Dietrich, qui n'est même pas membre du Comité de la Caisse, sommes membres de la Commission immobilière. Ah si, Mme A. de Weck est membre de la Commission immobilière, pardon. Mme A. de Weck est membre de la Commission immobilière, en revanche, moi-même je ne le suis pas et M. L. Dietrich ne l'est pas non plus. Mis à part ceci, je n'ai pas forcément saisi votre remarque sur la composition de cette Commission. En revanche, vous avez posé une question sur le manque. Selon vous. de représentants de la classe ouvrière dans le Comité de la Caisse de prévoyance. Je vous rappelle qu'il s'agit d'un Comité paritaire qui est composé pour moitié de représentants de l'employeur et pour moitié de représentants de l'employé. Les quatre représentants de l'employé doivent au moins, pour deux d'entre eux, être nommés par les employés eux-mêmes, c'est-à-dire par l'Association du personnel de la Ville de Fribourg. Aussi, je ne sais pas si vous pouvez considérer cela comme classe ouvrière mais, en tout cas, deux représentants du Comité de la Caisse sont nommés par l'APVF. Finalement, je vous rappellerai que M. A. Dousse n'est pas membre du Comité, mais il en est juste l'administrateur. Qu'il soit sous influence ou non, il ne vote pas sur les décisions prises par le Comité.

J'en viens à M. P. Marchioni. Vous m'avez presque inquiété, puisque j'ai presque cru que vous n'alliez pas prendre la parole, mais vous me rassurez, M. P. Marchioni. Je ne vais pas revenir sur les éléments qui ont déjà fait l'objet de mes réponses à Mme E. Schneuwly-Aschwanden ou à M. B. Altermatt, notamment en ce qui concerne la baisse du taux technique 2,75%, 2,25% ou 2,5%. La question était aussi pourquoi renoncer à la baisse du taux technique au 1^{er} janvier 2018, pourquoi reporter cette décision plus loin? Tout simplement, je vous le rappelle, parce que nous n'avons pas l'obligation légale de le faire au 1^{er} janvier 2018. Ensuite, si nous le reportons plus loin, nous aurons à subir les conséquences financières plus tard, ce qui n'est pas forcément un désavantage. On peut aussi imaginer que les marchés, on peut toujours l'espérer, se comportent de manière un peu plus positive en 2018, ce qui pourrait aussi relativiser de nouveau la baisse du taux technique, puisqu'il vaut mieux avoir des visions à long terme dans des caisses de prévoyance, plutôt que de faire une politique de yoyo. La performance, selon vous, est décevante. Bien sûr qu'elle est décevante, mais elle est toujours relativement bonne, si l'on considère la situation des marchés financiers. Elle est bonne, essentiellement en raison de ce que je viens de dire tout à l'heure, du prêt à l'employeur avec un intérêt qui reste toujours très intéressant et, en plus, en raison des performances de l'immobilier, puisque nous avons de l'immobilier direct. Je me permets juste de venir - mais sans entrer dans les détails du projet, puisque cela ne fait pas partie de la discussion sur les Comptes 2016 – sur le projet des Kybourg qui n'est pas un mauvais projet. Au contraire, c'est un projet qui a été mûrement réfléchi. C'est un projet de qualité qui a été planifié par un des meilleurs architectes qu'on a aujourd'hui à Fribourg. Un projet qui a été amélioré suite à une première mouture qui avait fait l'objet de remarques et d'oppositions de la part des voisins et des habitants des immeubles actuels. Nous avons engagé un architecte paysagiste qui a travaillé sur l'amélioration des alentours, du jardin et de l'espace vert entourant les immeubles. Il s'agit aussi d'un projet qui est relativement modeste si vous parlez d'une tour. En tout cas, c'est une exagération massive, ce sont trois petits immeubles qui vont s'intégrer dans cet espace vert. Nous allons maintenir des espaces de jeux et d'autres espaces. Par contre, nous ne pouvons aujourd'hui légitimement demander à la Caisse de prévoyance, comme ça a été fait aussi par d'autres intervenants, de réaliser une performance correcte, voire meilleure, et puis en même temps, vouloir empêcher la Caisse de prévoyance de faire usage des rares leviers qu'elle peut avoir aujourd'hui. Je rappelle que ce terrain appartient à la Caisse de prévoyance. Elle n'a pas à acquérir le terrain. Elle peut réaliser un objet de grande qualité sur ses

propres terrains et c'est une des raisons majeures pour laquelle ce projet a été décidé, ainsi, en toute connaissance de cause, par le Comité de la Caisse.

Je terminerai par rappeler aussi que, contrairement à ce que vous dites, M. P. Marchioni, la Caisse n'est pas dans un déséquilibre structurel. Elle se trouve dans une situation qui est parfaitement comparable à de nombreuses autres caisses de prévoyance. Il serait effectivement faux de croiser les bras et de croire que tout va bien dans le meilleur des mondes. On va devoir baisser ce taux technique, on va devoir prendre des mesures, et ces mesures vont coûter. Elles vont faire mal, tant pour les assurés actifs que pour les bénéficiaires de rentes futures. Nous devons logiquement venir vers le Conseil général, vraisemblablement dans le courant de l'année 2018, pour lui présenter des mesures qui sont également de sa compétence, à savoir celles qui concernent le financement de la Caisse.

Le Conseil général prend ainsi acte des Comptes 2016 de la Caisse de prévoyance de la Ville de Fribourg, tels que présentés.

Le Président. Merci à son administrateur et aux membres de son Comité. Il est 22.42 heures et je vous invite à rejoindre le Café du Gothard pour le traditionnel pot du Président. A demain!

La séance est levée à 22.42 heures.

Fribourg, le 13 juillet 2017/MM/nm/ib/jf

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président:

Pierre-Alain PERRITAZ

Le Secrétaire de Ville adjoint:

Mathieu MARIDOR

La Secrétaire de Ville:

Catherine AGUSTONI