

2021-2026

**Procès-verbal n° 24b de la séance ordinaire du Conseil général
du mardi 23 avril 2024,
à la salle de l'Hôtel cantonal, place de l'Hôtel-de-Ville 2**

Présidence: Mme Sonja Gerber

Ouverture de la séance

La séance est ouverte à 19.33 heures.

Présence de 61/80 membres du Conseil général et de 5/5 membres du Conseil communal.

Excusé·e·s (18): Mmes et MM. Rana Bassil, Denise Cardoso de Matos-Berger, Oliver Collaud, Charles de Reyff, Johan Dick, Benoît Dietrich, Jean-Noël Gex, Marine Jordan, Naïma Khamel Seewer, Valérie Kohler, Andrey Nazheskin, Nadège Piller, Caroline Revaz, Claudine Sautaux, Alicia Schaller, Isabelle Sob, Giulia Tognola et Lea Wattendorff.

Absent (1): M. David Papaux.

Scrutateur·rice·s: Mmes et MM. Camille Goy, Anne Butty Revaz, Chantal Wicky Collaud, José Uldry, Laurent Woeffray et Jean-Pierre Wolhauser.

Secrétariat: Mme et MM. David Stulz, Mathieu Maridor et Nathalie Marvardi-Bürgy.

Assistance technique: Mme et MM. Vincent Haymoz, Muriel Petiot et Thierry Vidmer.

Le président. M. le syndic, M. le vice-syndic, Mme la conseillère communale, MM. les conseillers communaux, M. le vice-président, président élu, Mme la vice-présidente élue, cher·ère·s collègues, j'ai le plaisir de vous saluer et d'ouvrir cette séance de relevée.

Ich begrüsse ebenfalls herzlich die Mitglieder der Stadtverwaltung und alle Besucher·innen, sowie die Vertreter·innen der Presse.

1. Communications de la présidente

Le président. A. Je vous donne la liste des personnes excusées ce soir. (cf. supra).

9. Décision quant à la transmission des postulats: (suite)

- n° 134 de Mmes et M. Bettina Noll, Monica Mendez et Gilles Bourgarel (Vert·e·s)
demandant au Conseil communal d'examiner la possibilité d'augmenter le patrimoine
arboré en ville et d'en publier régulièrement son évolution au moyen de données LIDAR

Steiert Thierry, syndic. Comme je l'ai précisé hier soir, le Conseil communal préavise favorablement la transmission de tous les postulats.

Noll Bettina (Vert·e·s). Wer in unserer Stadt unterwegs ist, kann, was den Standort und die Art der Bäume betrifft, einige Veränderungen feststellen: Neue Bäume in der Rue Pierre-Aeby, ein geplanter Baum vor dem Restaurant Schweizerhalle, sehr erfreulich. Andererseits gefällte Bäume bei Pertuis und eine traurige Lücke am Standort der letzten Birke bei der Kathedrale, des einzigen und letzten älteren Baums in diesem Gebiet, gefällt Ende März.

Klar, es entstehen Neupflanzungen von Bäumen an Orten, wo es bisher keine gab, die gefällten Bäume sollen ausserdem ersetzt werden. So steht es in den Reglementen (RCU). Es stellt sich dabei die Frage, ob die Ersatz- und Neupflanzungen den gefällten Bäumen die Waage halten. Nicht bloss in Bezug auf deren Anzahl, sondern auch bezüglich Qualität.

Es ist unbestritten, dass Bäume einen positiven Effekt auf das Stadtklima haben, indem sie Schatten spenden, die Luftqualität verbessern und die Temperatur senken. Ausserdem sind sie Lebensräume für Vögel, Insekten, andere Pflanzenarten. Doch der Klimawandel setzt den Bäumen zu, die Lebensspanne der Stadtbäume nimmt ab und mit ihr die Grösse der Bäume und deren Baumkronen. Dabei sind es diese Baumkronen, welche den ökologischen Wert eines Baumes und seinen positiven Effekt auf das Klima hauptsächlich ausmachen.

Vermögen die Ersatzpflanzungen für die gefällten, alten, grossgewachsenen Bäume in unserer Stadt den ökologischen Wert des städtischen Baumbestands zu erhalten? Um diese Frage besser beantworten zu können, soll künftig auch das Gesamt-Baumvolumen der Stadt und nicht bloss die Anzahl der Bäume berücksichtigt werden. Dies ist mit der LIDAR-Technologie möglich, die Stadt verfügt bereits über Daten aus dem Jahr 2019.

Wir bitten also den Gemeinderat, diese Technologie zu nutzen und in Zukunft nebst der Anzahl der Bäume auch das klimawirksame Kronenvolumen des städtischen Baumbestands zu erfassen. Als Ausgangswert und zur Festlegung von Zielwerten soll die LIDAR-Messung von 2019 dienen.

Wir wünschen ausserdem, dass diese Messungen alle 5-10 Jahre wiederholt und publiziert werden.

Und - dass bei Baumfällungen nicht nur die Zahl der zu ersetzenen Bäume, sondern auch deren Kronenvolumen berücksichtigt wird, so dass mittels Ersatzpflanzungen der positive Klimaeffekt über die Zeit zumindest erhalten, wenn nicht sogar verbessert wird.

Ces mesures contribueraient à améliorer la qualité de vie dans notre ville et s'inscriraient non seulement bien dans l'air du temps, mais aussi dans l'agenda 2030, dans le plan climat cantonal et dans le programme Nature et Paysage de la ville. Merci donc de soutenir la transmission de ce postulat.

Vote

Le Conseil général décide, par 57 voix contre 0 et 2 abstentions, de transmettre au Conseil communal, pour étude, le postulat n° 134 de Mmes et M. Bettina Noll, Monica Mendez et Gilles Bourgarel.

Ont voté en faveur de la transmission: 57 Aeischer David (PLR), Allenspach Christoph (PS), Andrea Diana (Vert-e-s), Boggian Stefania (Vert-e-s), Bourgarel Gilles (Vert-e-s), Bourrier Hervé (PS), Butty Revaz Anne (Le Centre/PVL), Casazza Raphaël (PLR), Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL), Cattin Kuster Josée (Vert-e-s), Chauderna Margot (Vert-e-s), Chopard Caroline (Vert-e-s), Collaud Gérald (CG-PCS), Delaloye Sophie (PS), Delarze Fanny (PS), Etter Fabienne (Le Centre/PVL), Fernandes Sofia (CG-PCS), Fessler Raphaël (Le Centre/PVL), Fonjallaz Jérémie (PS), Fontes Martins Ana Teresa (Le Centre/PVL), Gerber Sonja (PS), Gex Océane (PLR), Goy Camille (Vert-e-s), Grady Véronique (PLR), Grin Grégory (PLR), Jelk Guy-Noël (PS), Jordan Samuel (PS), Jordan Simon (CG-PCS), Jungo Adeline (PS), Krienbühl David (PLR), Liu Baier Ming (UDC), Mauron Valentine (Vert-e-s), Mendez Monica (Vert-e-s), Menétrey Fabienne (Vert-e-s), Miche François (PS), Mosoba Immaculée (PS), Murith Simon (Le Centre/PVL), Niederhäuser Elena-Lavinia (PS), Nobs Elisa (CG-PCS), Noll Bettina (Vert-e-s), Page Maurice (CG-PCS), Perritaz Pierre-Alain (PS), Pochon Thierry (Vert-e-s), Rey-Baeriswyl Marie-Claire (CG-PCS), Ruffieux David (Vert-e-s), Sacerdoti Alexandre (Le Centre/PVL), Seewer Leyla (PS), Stöckli Jérémie (Vert-e-s), Uldry José (UDC), Vonlanthen Marc (PS), Wicht Pascal (UDC), Wicky Collaud Chantal (CG-PCS), Woeffray Laurent (PS), Wolhauser Jean-Pierre (PLR), Yerly-Brault François (Vert-e-s), Zahnd Laura (Vert-e-s), Zainal Chloé (Vert-e-s)

Ont voté contre la transmission: 0

Se sont abstenus: 2 Berisha Ibrahim (Le Centre/PVL), Schenker Claude (Le Centre/PVL)

- n° 135 de Mme et MM. Fabienne Menétrey (Vert-e-s), Gérald Collaud (CG-PCS) et Christoph Allenspach (PS) demandant au Conseil communal d'étudier la possibilité d'étendre la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier de la ville de Fribourg

Menétrey Fabienne (Vert-e-s). Aujourd'hui, en ville de Fribourg, 60% du réseau routier est désormais limité à 30 km/h. Après quelques mois de mise en place de cette mesure de mobilité, le constat est le suivant: cette limitation de vitesse améliore la sécurité et la qualité de vie des habitant-e-s de la ville, protège du bruit et sauve des vies.

La généralisation du 30 km/h dans toute la commune rendrait tout trajet en ville plus cohérent. De plus, dans le contexte climatique actuel, la question du transport et de la limitation de vitesse en milieu urbain a une importance cruciale.

Il est de notre responsabilité de promouvoir un environnement plus convivial, respectueux de l'environnement et sécurisé pour tou-te-s. Vu la multiplication des avis insensés et défavorables,

j'avais d'abord prévu de lister tous les bienfaits et autres arguments en faveur du 30 km/h. En fait, nous ne sommes vraiment pas là pour ça. Celles et ceux qui sont encore dubitatifs face à cette mesure peuvent lire les rapports et autres études à ce sujet.

Le postulat déposé aujourd'hui demande bien "d'étudier la possibilité d'extension de la limitation de vitesse de 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier de la Ville de Fribourg".

Actuellement, la ville souffre d'une fragmentation de ces règles de circulation avec des rues et des quartiers soumis à des limitations de vitesse différentes. Cette hétérogénéité crée une confusion chez nombre d'automobilistes et peut rendre la navigation dans la ville difficile et stressante. Les usager·ère·s de la route se retrouvent confrontés à des changements fréquents de limitation de vitesse, ce qui peut perturber la fluidité du trafic et augmenter les risques d'accidents.

En fin de compte, étendre le 30 km/h sur l'ensemble du territoire de Fribourg représente une mesure de bon sens pour simplifier la circulation, améliorer la sécurité routière et créer un environnement plus agréable pour tou·te·s, résidents en ville ou non.

En acceptant la transmission de ce postulat, en plus de renforcer les bienfaits déjà notables, nous demandons au Conseil communal d'éliminer cette confusion et d'instaurer une cohérence dans les règles de circulation de notre ville.

Wolhauser Jean-Pierre (PLR). La limitation de vitesse à 30 km/h sur 75% du réseau routier depuis le 2 octobre 2023 suscite de vifs débats, même à l'échelon cantonal, et a déjà fait parler beaucoup d'elle dans la presse écrite et télévisuelle.

Le dépôt de ce postulat, seulement quelques mois après l'introduction du 30 km/h sur 26 nouveaux axes et de 10 nouvelles zones 30 km/h, paraît prématuré, c'est-à-dire:

- les usagers de la route doivent s'habituer au nouveau régime;
- les TPF doivent évaluer la situation (des retards de cadence ont été constatés sur les lignes 1, 2 et 6);
- la Commune et la Police cantonale doivent faire, comme il est d'usage, un bilan après un an de mise en place des mesures.

Sur le fond, ce postulat, s'il venait à être réalisé aurait comme conséquences:

- a) de lever la hiérarchisation de la vitesse sur les routes cantonales et communales [la limitation des 50 km/h en intérieur de localité sur les axes routiers importants (routes cantonales), doit rester la règle selon la décision du Grand Conseil de novembre 2023, sauf dérogations possibles en lien à des obligations de droit supérieur];
- b) de créer une limitation de vitesse là où les valeurs de bruit étaient déjà respectées l'année passée (voir l'article publié dans "La Liberté" du 8 novembre 2023, page 9).

Aux yeux du groupe, la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier de la ville, ne fait pas de sens. Elle aurait un impact important sur la rentabilité des entreprises, vu les ralentissements que cette mesure provoque.

Pour toutes ces raisons, notre groupe votera la non transmission de ce postulat au Conseil communal.

Allenspach Christoph (PS). Es ist effektiv klar, dass die Meinungen über diese Ausweitung der 30 Km/Zonen weit auseinandergehen. Dies bereits im letzten Herbst. Während sich sehr viele Bewohner·innen der Stadt freuen, nerven sich andere, insbesondere Arbeitspendler·innen. Aber ich denke man kann sich einig sein, dass die heutige Situation unbefriedigend ist mit diesem ständigen Wechsel zwischen Tempo 30 Km/h und 50 Km/h.

Nous avons des petites routes, très étroites, avec peu de monde qui y habite, peu de bordiers, qui profitent aujourd’hui de ce règlement, ce qui est très bien. Autrement, il y a des grandes routes, je parle, par exemple, de l’avenue Jean-Marie-Musy au Schoenberg ou d’une partie de la route des Arsenaux, qui sont larges, avec beaucoup de trafic, où il y a beaucoup d’habitants, et qui sont restées en zone 50 km/h. Cette logique n’est pas très claire. Le Service de la mobilité bien sûr nous parle souvent du premier critère qui est le bruit, etc., mais il ne faut pas trop discuter de ça.

Conformément à la révision partielle de l’ordonnance fédérale, M. J.-P. Wolhauser, sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre du 24 août 2022, les conditions ont été de toute façon modifiées. Je cite rapidement certaines explications que l’on a reçues à ce moment-là:

Le Conseil fédéral a décidé, à partir du 1^{er} janvier 2023, que les autorités ne seront plus tenues de réaliser une expertise pour l’aménagement des zones 30 km/h sur les routes non-affectées à la circulation générale. Cela réduit les obstacles bureaucratiques et facilite la création des zones 30 km/h. Ce faisant il octroie, en outre, aux autorités une marge d’appréciation supplémentaire. Désormais, elles peuvent aussi introduire des zones 30 km/h dans le but d’améliorer la qualité de vie des riverains.

De même, selon la révision partielle d’une autre ordonnance, celle sur la signalisation routière, il est beaucoup plus facile maintenant d’inclure des routes principales dans une zone 30 km/h.

Le postulat demande donc au Conseil communal d’évaluer la situation, conformément aux nouvelles ordonnances, et d’en discuter aussi avec les autorités cantonales. Celles-ci ont par ailleurs décidé, comme nous l’avons appris par la presse, d’une zone 30 km/h sur la route cantonale de la Glâne à Villars-sur-Glâne. Il n’y a aucune raison de ne pas appliquer cette mesure sur le tronçon de cette route à Fribourg, qui connaît exactement la même situation. Par ailleurs, elle est très chargée par le trafic et extrêmement dangereuse pour les cyclistes.

Uldry José (UDC). Notre groupe, sans surprise, s’opposera à la transmission de ce postulat.

Notre principale préoccupation réside dans le fait, comme vous le savez, qu’une motion est en cours de traitement au niveau fédéral sur ce même sujet.

Il convient de relever à cet égard qu'à l'instar du Conseil national, le Conseil des États a récemment accepté cette motion qui prévoit que le 50 km/h devra être la norme sur les routes principales à l'intérieur des localités.

Il serait donc bien plus prudent d'attendre l'aboutissement de cette motion respectivement sa mise en œuvre avant de prendre des mesures supplémentaires au niveau communal, pour éviter toutes contradictions et conflits avec le droit supérieur.

En ce sens, une étude telle que sollicitée ce soir ainsi que sa mise en œuvre risquerait fort d'engendrer des coûts tant supplémentaires qu'inutiles pour la Ville de Fribourg. Celle-ci risque par ailleurs de devoir faire marche arrière, ce qui apparaît fort probable pour ne pas dire presque certain au vu de l'adoption de la motion précitée.

L'extension de la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier de la ville nécessiterait en effet une révision des panneaux de signalisation, une adaptation des infrastructures routières et des campagnes de sensibilisation pour informer les résidents et les usagers de la route.

Ces opérations demanderaient du temps et des ressources importantes, qui pourraient être mieux utilisées pour d'autres projets prioritaires pour la Ville. Évitons donc une démarche inopportune et couteuse ! Sous l'angle du geste écologique, cela permettra également à notre Conseiller communal, M. P.-O. Nobs, d'éviter une nouvelle impression d'autocollants qui, pour la plupart, finiront à la poubelle.

En résumé: très mauvais timing, risque de conflit avec le droit supérieur et dépenses inutiles.

Au vu de ces arguments, le groupe UDC, vous l'avez bien compris, vous enjoint bien évidemment à refuser la transmission de ce postulat.

Je ne résiste pas à la tentation de vous citer le TCS qui parle d'une décision pragmatique qui devra mettre un frein à la généralisation du 30 km/h en localités. Des règles homogènes dans toute la Suisse sont cruciales. Malgré cela, plusieurs villes tentent d'imposer une généralisation du 30 km/h à l'encontre du bon sens et déclenchent de nombreuses oppositions au niveau communal et cantonal. Quoi qu'en pense la majorité rose-verte, selon un sondage de mars 2023, $\frac{2}{3}$ des habitants des dix plus grandes villes de Suisse se disaient contre la généralisation du 30 km/h en ville.

Perritaz Pierre-Alain (PS). C'est à titre personnel que je prends la parole ce soir. La limitation de 30 km/h sur le territoire communal est une bonne chose pour toute la population et je la salue. Toutefois, il y a des conséquences derrière qu'il ne faut pas oublier. Je vais bien sûr vous parler des transports publics. Depuis l'introduction du 30 km/h sur les grands axes en ville, il y a un problème pour que les bus tiennent l'horaire, cela a déjà été cité tout à l'heure. Je vous cite quand même un exemple. Sur la ligne 2, dès le matin et jusqu'à midi, ainsi que le samedi toute la journée, il n'est pour ainsi dire plus possible aux conducteur·rice·s de pouvoir aller aux toilettes au terminus, tellement cette ligne a été optimisée. Elle n'est pas prévue pour rouler à 30 km/h. Il est important de revoir tous les temps de parcours des transports publics en ville. Actuellement, ce n'est pas le cas. C'est pour cela que ce soir, je ne peux pas soutenir la transmission de ce postulat. Je vais m'abstenir.

Rugo Claudio (PA). J'ai voté sans le savoir oui au 30 km/h, qui était caché dans le budget. Il n'y avait pas de routes spécifiques, spécifiées, exactes, il fallait les chercher. On a du travail lorsque l'on fait le budget, on a des compromis ailleurs aussi, nous ne sommes pas que politiciens. J'ai donc été berné une première fois.

Il y a 4'000 personnes qui ont signé une pétition contre le 30 km/h. C'est Cécile Krassnitzer qui a déposé cette pétition. On n'en a pas entendu parler, on n'a pas eu de retour du Conseil communal. Il faut en tenir compte.

L'autre chose dont il faut tenir compte, c'est qu'il y a une initiative qui sera votée dans deux mois et qui inclut un peu toute la politique de mobilité et qui peut la remettre en question. Il faudrait donc mettre ce postulat entre parenthèses. C'est pour ces raisons que je vais voter non. Il ne faut pas s'abstenir M. P.-A. Perritaz. Vous avez une idée, soutenez vos chauffeurs qui souffrent. Ils souffrent d'incontinence, donc soutenez-les, il faut dire non. Moi, je dirai non.

Etter Fabienne (Le Centre/PVL). Je m'exprime également à titre personnel. Je suis à 100% d'accord avec la proposition dans le fond. En Allemagne, une plaque jaune signifie que l'on est à 50 km/h partout. C'est simple, c'est sûr et cela coûte nettement moins qu'en Suisse. On ne peut pas être opposé à l'idée, mais je suis quand même très surprise du timing. Je me demande si c'est vraiment le bon moment de poser une telle question alors qu'il y a déjà un tel historique. En général, je suis un petit peu déçue de la manière dont nous procémons. À mon avis, il y a quand même une obligation à ce que l'on procède de manière stratégique, que l'on pose de telles questions au bon moment, soit un petit peu plus tôt, et ensuite régler tous les problèmes pour, effectivement, réaliser une mobilité mixte comme on la souhaite tous. Je suis donc un petit peu étonnée du chaos que l'on crée et je suis un peu déçue de la performance de notre Conseil. Avec cet objet, je suis un peu perdue. Je vais le soutenir à titre personnel mais je pense qu'il peut quand même créer des réactions mitigées.

Vote

Le Conseil général décide, par 39 voix contre 16 et 4 abstentions, de transmettre au Conseil communal, pour étude, le postulat n° 135 de Mme et MM. Fabienne Menétrey, Gérald Collaud et Christoph Allenspach.

Ont voté en faveur de la transmission: 39 Allenspach Christoph (PS), Andrea Diana (Vert-e-s), Boggian Stefania (Vert-e-s), Bourgarel Gilles (Vert-e-s), Bourrier Hervé (PS), Cattin Kuster Josée (Vert-e-s), Chauderna Margot (Vert-e-s), Chopard Caroline (Vert-e-s), Collaud Gérald (CG-PCS), Delaloye Sophie (PS), Delarze Fanny (PS), Etter Fabienne (Le Centre/PVL), Fernandes Sofia (CG-PCS), Fonjallaz Jérémie (PS), Fontes Martins Ana Teresa (Le Centre/PVL), Gerber Sonja (PS), Goy Camille (Vert-e-s), Jelk Guy-Noël (PS), Jordan Samuel (PS), Jungo Adeline (PS), Mauron Valentine (Vert-e-s), Mendez Monica (Vert-e-s), Menétrey Fabienne (Vert-e-s), Mosoba Immaculée (PS), Niederhäuser Elena-Lavinia (PS), Nobs Elisa (CG-PCS), Noll Bettina (Vert-e-s), Page Maurice (CG-PCS), Pochon Thierry (Vert-e-s), Rey-Baeriswyl Marie-Claire (CG-PCS), Ruffieux David (Vert-e-s), Seewer Leyla (PS), Stöckli Jérémie (Vert-e-s), Vonlanthen Marc (PS), Wicky Collaud Chantal (CG-PCS), Woeffray Laurent (PS), Yerly-Brault François (Vert-e-s), Zahnd Laura (Vert-e-s), Zainal Chloé (Vert-e-s)

Ont voté contre la transmission: 16 Aebischer David (PLR), Berisha Ibrahim (Le Centre/PVL), Casazza Raphaël (PLR), Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL), Fessler Raphaël (Le Centre/PVL), Gex Océane (PLR), Grady Véronique (PLR), Grin Grégory (PLR), Krienbühl David (PLR), Liu Baier Ming (UDC), Rugo Claudio (PA), Sacerdoti Alexandre (Le Centre/PVL), Schenker Claude (Le Centre/PVL), Uldry José (UDC), Wicht Pascal (UDC), Wolhauser Jean-Pierre (PLR)

Se sont abstenus: 4 Butty Revaz Anne (Le Centre/PVL), Jordan Simon (CG-PCS), Murith Simon (Le Centre/PVL), Perritaz Pierre-Alain (PS)

- n° 136 de Mmes et M. Elena-Lavinia Niederhäuser, Pierre-Alain Perritaz et Immaculée Mosoba (PS) demandant au Conseil communal d'étudier la possibilité d'implanter un abribus au quartier du Schoenberg et de contrôler l'état des arrêts de bus/abribus du quartier

Niederhäuser Elena-Lavinia (PS). Nous sommes une ville de 40'000 habitants environ où il est possible de presque tout faire à pied ou en vélo. Toutefois, pour les moins mobiles et certains trajets, heureusement qu'il y a, hormis la voiture, des bus avec une fréquence officielle qui varie entre 7 et 15 minutes, mais qui peut atteindre 30 à 45 minutes, voire aller jusqu'à la suppression complète à des heures de pointe, sans qu'aucune information ne soit fournie.

Ce temps d'attente peut paraître court ou très long selon qu'il pleut, neige ou que la bise ou le soleil vous tape dessus. Si en plus, on est en chaise roulante ou avec une poussette, on a vite fait de renoncer à ce calvaire et de prendre d'autres résolutions peu regardantes envers la situation climatique de la planète si c'est la voiture. Combien de fois j'ai entendu: "il vous faut rentrer à pied ou avancer jusqu'à un abribus car le bus a déjà 45 minutes de retard" ou "je vais prendre une autre ligne car je suis sûr que j'ai un bus" ou "de tout façon le bus est toujours en retard" ... alors que j'avais mes trois enfants en bas-âge avec moi, avec des courses et mon sac de travail...

Ainsi, si on fait un tour en bus à travers notre ville, on constate que malheureusement beaucoup d'arrêts de bus ne sont pas équipés de protection climatiques, du vent, de la neige, de la pluie ou du soleil et que le confort minimum n'est pas du tout assuré, comme par exemple la possibilité de s'asseoir car il n'y a même pas de bancs. De plus, parfois, il n'y a rien à part la tabelle indiquant l'arrêt et l'horaire.

Par ce postulat, nous demandons au Conseil communal de réaliser une étude complète à l'échelle du quartier du Schoenberg concernant l'état des tous les arrêts de bus et des abribus – en priorité pour les arrêts de bus Musy 4 – et, en fonction des résultats de l'étude, de mettre en place ou d'améliorer les abribus identifiés. De plus, nous demandons que l'étude soit étendue à l'échelle du territoire de la commune et, en fonction des résultats de l'étude, de réaliser/améliorer les abribus là où c'est nécessaire.

Nous vous remercions de votre soutien.

Grin Grégory (PLR). Dans son argumentation, ce postulat indique, à juste titre, que pour favoriser le développement des transports publics, il convient de les rendre attractifs, notamment par le biais de la mise à disposition d'abribus dignes de ce nom dans toute la ville.

Cependant, ce postulat demande de réaliser une étude complète de l'état de tous les arrêts de bus d'un quartier précis puis, éventuellement, d'étendre l'étude à toute la ville.

Compte tenu d'une volonté partagée de rendre les transports publics attractifs dans toute la ville, de l'état de certains abribus également dans d'autres quartiers que celui mentionné, sans parler du retard pris dans la mise en conformité de certains arrêts par rapport à la LHand, pourquoi ne pas directement réaliser une étude sur tout le territoire communal?

Qui plus est, cette étude permettrait également de constater qu'il y a des quartiers qui disposent d'abribus de très bonne facture mais que ces abribus sont peu visités par les bus puisqu'il existe encore un quartier de la ville qui n'est desservi par aucune ligne urbaine.

Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL). Comme M. G. Grin vient de le dire, je trouve intéressant aussi d'étendre cette étude à toute la ville. Avec toutes les manifestations sportives et autres manifestations, il me semble déjà qu'un abribus sur le site de Saint-Léonard, à l'arrêt Poya, est vraiment nécessaire.

Rugo Claudio (PA). Je prends la parole non pas pour m'exprimer sur l'essence même du postulat. Je constate que personne du Conseil communal ne représente le Schoenberg. Là, c'est une personne apparemment qui habite au Schoenberg, c'est très bien. C'est une population, je crois, de plus de 10'000 personnes si je ne me trompe pas et il y a très peu d'objets, de travaux qui sont engagés au Schoenberg. Il y a très peu de choses que l'on fait pour le Schoenberg au Conseil général, donc pour tout ce qui va se faire au Schoenberg, je dirai oui, mais c'est aux personnes qui connaissent le quartier de le faire. Au Conseil communal, par contre, on avait une surreprésentation de la Basse-Ville à l'époque de Mme A. Burgener Woeffray et du centre. Je n'ai pas toutes les données pour faire une analyse plus poussée, c'est pour ça que je vais m'arrêter là.

Vote

Le Conseil général décide, par 60 voix contre 0 et 1 abstention, de transmettre au Conseil communal, pour étude, le postulat n° 136 de Mmes et M. Elena-Lavinia Niederhäuser, Pierre-Alain Perritaz et Immaculée Mosoba.

Ont voté en faveur de la transmission: 60 Aebsicher David (PLR), Allenspach Christoph (PS), Andrea Diana (Vert-e-s), Berisha Ibrahim (Le Centre/PVL), Boggian Stefania (Vert-e-s), Bourgarel Gilles (Vert-e-s), Bourrier Hervé (PS), Butty Revaz Anne (Le Centre/PVL), Casazza Raphaël (PLR), Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL), Cattin Kuster Josée (Vert-e-s), Chauderna Margot (Vert-e-s), Chopard Caroline (Vert-e-s), Collaud Gérald (CG-PCS), Delaloye Sophie (PS), Delarze Fanny (PS), Etter Fabienne (Le Centre/PVL), Fernandes Sofia (CG-PCS), Fessler Raphaël (Le Centre/PVL), Fonjallaz Jérémie (PS), Fontes Martins Ana Teresa (Le Centre/PVL), Gerber Sonja (PS), Gex Océane (PLR), Goy Camille (Vert-e-s), Grady Véronique (PLR), Grin Grégory (PLR), Jelk Guy-Noël (PS), Jordan Samuel (PS), Jordan Simon (CG-PCS), Jungo Adeline (PS), Krienbühl David (PLR), Liu Baier Ming (UDC), Mauron Valentine (Vert-e-s), Mendez Monica (Vert-e-s), Menétrey Fabienne (Vert-e-s), Miche François (PS), Mosoba Immaculée (PS), Murith Simon (Le Centre/PVL), Niederhäuser Elena-Lavinia (PS), Nobs Elisa (CG-PCS), Noll Bettina (Vert-e-s), Page Maurice (CG-PCS), Perritaz Pierre-Alain (PS), Pochon Thierry (Vert-e-s), Rey-Baeriswyl Marie-Claire (CG-PCS), Ruffieux David (Vert-e-s), Rugo Claudio (PA), Sacerdoti Alexandre (Le Centre/PVL), Seewer Leyla (PS), Stöckli Jérémie (Vert-e-s), Uldry José (UDC), Vacher Jean-Thomas (Le Centre/PVL), Vonlanthen Marc (PS), Wicht Pascal (UDC), Wicky Collaud Chantal (CG-PCS), Woeffray Laurent (PS), Wolhauser Jean-Pierre (PLR), Yerly-Brault François (Vert-e-s), Zahnd Laura (Vert-e-s), Zainal Chloé (Vert-e-s)

Ont voté contre la transmission: 0

S'est abstenu: 1 Schenker Claude (Le Centre/PVL)

- n° 137 de Mmes et M. Immaculée Mosoba, Pierre-Alain Perritaz et Elena-Lavinia Niederhäuser (PS) demandant au Conseil communal d'étudier la possibilité d'instaurer un subventionnement total ou partiel d'un abonnement annuel zone 10 Frimobil pour les personnes atteintes d'un handicap visuel

Mosoba Immaculée (PS). L'Alliance SwissPass a pris la décision en 2023 de supprimer la carte de légitimation pour les aveugles et les malvoyants sur l'ensemble de la Suisse. Concrètement, les personnes atteintes d'un handicap visuel ne peuvent plus circuler gratuitement sur le réseau de

transports publics de l'agglomération de Fribourg, ainsi que sur le réseau de plusieurs autres villes en Suisse. Environ une quarantaine de personnes sont concernées par cette mesure dans notre canton et une dizaine en ville de Fribourg.

C'est un fait, une personne aveugle ou malvoyante ne peut pas conduire de véhicule, tout au plus elle peut conduire sa canne blanche qui l'aide à se déplacer et à éviter les obstacles. Elle peut également bénéficier de l'aide de proches s'il/si elle en a la disponibilité. Puis, il y a l'option des transports publics. Bénéficier gratuitement de l'offre des transports publics fribourgeois est un moyen pour les aveugles et les malvoyants de garder un semblant d'autonomie et d'indépendance. C'est d'ailleurs la mission de la FSA, soit la fédération des aveugles et des malvoyants, qui organise toutes sortes d'activités dans le but d'aider ses membres à accepter leur handicap et continuer à mener une vie presque normale.

Vous l'aurez compris, la suppression de la carte de légitimation implique que ces personnes déjà limitées par leur handicap visuel et qui sont, pour certaines, dans une situation déjà précaire, n'auront d'autres choix que de restreindre leurs déplacements puisqu'elles ne pourront pas ou difficilement s'offrir un abonnement mensuel. Alors que faire? C'est ici que la Commune peut intervenir par la prise en charge, du moins partielle, du coût des transports. Conscients que notre ville n'est pas la seule concernée par cette situation, il convient de prévoir un partenariat tendant à une prise en charge commune des coûts des transports pour les personnes atteintes d'un handicap visuel, tant dans la zone 10 que dans les zones périphériques. Ces discussions pourraient notamment être menées au sein de l'Association des communes fribourgeoises, voire au sein d'autres institutions à la discrétion de la Ville.

Je tiens aussi à dire, même si cela ne fait pas partie du postulat, qu'une réflexion a été menée pour les personnes qui ont d'autres handicaps. Il y aura donc, vous le saurez plus tard, quelque chose qui sera déposé aussi dans ce sens.

Butty Revaz Anne (Le Centre/PVL). Notre groupe soutiendra ce postulat, bien évidemment. Toutefois, comme l'a souligné ma préopinante, ce serait peut-être le moment, au vu des nombreux instruments parlementaires concernant les prix tarifaires des billets de bus TPF et plus spécifiquement concernant la zone 10, d'envisager une stratégie financière de la Ville de Fribourg en soutien à certaines catégories de personnes préférées du point de vue financier. Je pense notamment aux seniors bénéficiant des prestations complémentaires ou aux personnes en situation de handicap.

Yerly-Brault François (Vert-e-s). C'est justement sur ça que je voulais rebondir également. Le groupe des Vert-e-s va soutenir évidemment à l'unanimité ce postulat parce qu'il vise à corriger une mesure inique prise par l'Alliance SwissPass.

Toujours est-il qu'il faut se poser la question plus largement. Est-ce que la carte d'accompagnement handicap, qui est la carte de laquelle, peuvent bénéficier les personnes en situation de handicap autres que les handicaps visuels, qui leur permet de se faire accompagner par une personne ou par un chien d'assistance, que ces personnes-là (le chien ou la personne accompagnante) ne payent pas le transport public, mais la personne en situation de handicap, elle, doit payer? Est-ce qu'il s'agit là bien d'une mesure d'inclusion? Eh bien, notre avis c'est qu'il ne s'agit pas d'une mesure d'inclusion, il s'agit, au mieux, d'une bonne action de la part de l'Alliance SwissPass. Il faudrait aller bien plus loin.

Pourquoi? Parce qu'il n'est pas juste de faire payer les personnes confrontées à de nombreuses barrières dans notre société, que notre société dresse elle-même sur leur chemin. Le contexte produit le handicap, il n'existe pas de handicap dans un monde sans barrières. Il revient donc, bien évidemment, à la collectivité de prendre des mesures de justice, d'équité, d'inclusion et d'accessibilité qui s'imposent pour réduire l'effet de cet environnement handicapant.

Que veut dire vraiment inclusion en matière de prix, de prix justes des transports publics? Eh bien, rien d'autres qu'effectivement le libre accès, ou la gratuité si on veut, pour toutes les personnes en situation de handicap. C'est la raison pour laquelle nous allons déposer, nous avons fait déjà déposer une proposition avec des collègues des Vert·e·s, du parti socialiste et du CG-PCS, pour un système global de subventionnement social et solidaire des transports publics en ville de Fribourg, avec des conditions de statuts et des conditions de revenus.

Vote

Le Conseil général décide, par 56 voix contre 1 et 3 abstentions, de transmettre au Conseil communal, pour étude, le postulat n° 137 de Mmes et M. Immaculée Mosoba, Pierre-Alain Perritaz et Elena-Lavinia Niederhäuser.

Ont voté en faveur de la transmission: 56 Aebischer David (PLR), Allenspach Christoph (PS), Andrea Diana (Vert·e·s), Berisha Ibrahim (Le Centre/PVL), Boggian Stefania (Vert·e·s), Bourgarel Gilles (Vert·e·s), Bourrier Hervé (PS), Butty Revaz Anne (Le Centre/PVL), Casazza Raphaël (PLR), Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL), Cattin Kuster Josée (Vert·e·s), Chauderna Margot (Vert·e·s), Chopard Caroline (Vert·e·s), Delaloye Sophie (PS), Delarze Fanny (PS), Etter Fabienne (Le Centre/PVL), Fernandes Sofia (CG-PCS), Fessler Raphaël (Le Centre/PVL), Fonjallaz Jérémie (PS), Fontes Martins Ana Teresa (Le Centre/PVL), Gerber Sonja (PS), Gex Océane (PLR), Goy Camille (Vert·e·s), Grin Grégory (PLR), Jelk Guy-Noël (PS), Jordan Samuel (PS), Jungo Adeline (PS), Krienzbühl David (PLR), Liu Baier Ming (UDC), Mauron Valentine (Vert·e·s), Mendez Monica (Vert·e·s), Menétry Fabienne (Vert·e·s), Miche François (PS), Mosoba Immaculée (PS), Murith Simon (Le Centre/PVL), Niederhäuser Elena-Lavinia (PS), Nobs Elisa (CG-PCS), Noll Bettina (Vert·e·s), Perritaz Pierre-Alain (PS), Pochon Thierry (Vert·e·s), Ruffieux David (Vert·e·s), Rugo Claudio (PA), Sacerdoti Alexandre (Le Centre/PVL), Schenker Claude (Le Centre/PVL), Seewer Leyla (PS), Stöckli Jérémie (Vert·e·s), Uldry José (UDC), Vacher Jean-Thomas (Le Centre/PVL), Vonlanthen Marc (PS), Wicht Pascal (UDC), Wicky Collaud Chantal (CG-PCS), Woeffray Laurent (PS), Wolhauser Jean-Pierre (PLR), Yerly-Brault François (Vert·e·s), Zahnd Laura (Vert·e·s), Zainal Chloé (Vert·e·s)

A voté contre la transmission: 1 Collaud Gérald (CG-PCS)

Se sont abstenus: 3 Jordan Simon (CG-PCS), Page Maurice (CG-PCS), Rey-Baeriswyl Marie-Claire (CG-PCS)

10. Divers

A. Nouvelle résolution

Aucune résolution n'a été déposée.

B. Nouvelle proposition

- n° 18 (2021-2026) de Mmes et M. François Yerly-Brault, Josée Cattin Kuster (Vert·e·s), Immaculée Mosoba (PS), Elisa Nobs (CG-PCS) et Leyla Seewer (PS) demandant au Conseil communal d'élaborer un règlement visant à introduire un système global de subventionnement social et solidaire des abonnements aux transports publics

Yerly-Brault François (Vert·e·s).

Développement de la proposition

Ces dernières années, de nombreux postulats ont été déposés et transmis par le Conseil général visant à introduire un subventionnement des abonnements aux transports publics à des catégories déterminées de la population¹. Ces demandes s'inscrivent toutes dans la perspective de l'introduction d'un "prix socialement et écologiquement juste" des transports publics, qui – selon de nombreuses expériences dans d'autres villes, notamment à l'étranger, – se révèlent plus efficaces pour favoriser le report modal que la gratuité généralisée (ou "libre accès").

En conséquence, la présente proposition charge le Conseil communal d'élaborer un règlement de portée générale visant à introduire un système global de subventionnement social et solidaire des abonnements aux transports publics. Il définira notamment les différentes catégories de statuts et de revenus donnant droit à une subvention totale ou partielle.

Dans son rapport final aux postulats n° 153 et 199 de la législature 2016 – 2021, le Conseil communal écrit qu'il entend notamment étudier "de manière approfondie la mise en œuvre de la mesure visant à subventionner le 50% ou plus du prix de l'abonnement Seniors zone 10 pour les bénéficiaires AVS au bénéfice de prestations complémentaires". Ceci, en application de la mesure 13.1 du Concept Seniors de mars 2023.

De même, selon l'article 2 al. 1 du règlement scolaire de l'école primaire (200.1), respectivement l'article 2 al. 1 du règlement scolaire des écoles du cycle d'orientation (200.2), chaque élève domicilié en ville reçoit un abonnement annuel de transports publics couvrant le territoire de la commune.

Enfin, le Conseil général doit débattre du postulat n° 137 de la législature 2021 – 2026, demandant d'étudier la possibilité d'instaurer un subventionnement total ou partiel d'un abonnement annuel zone 10 Frimobil pour les personnes atteintes d'un handicap visuel.

Dans la perspective d'une politique de mobilité douce et active en accord avec une politique sociale et solidaire, il convient d'unifier les mesures prises en matière de tarification des transports publics en incluant toutes les catégories de la population susceptibles d'en bénéficier – afin de s'approcher d'un prix de la mobilité "juste", aussi bien en termes sociaux qu'environnementaux.

Ainsi, l'article 187 al. 3 de la Loi sur la mobilité (LMob, RSF 780.1) prévoit que "l'Etat et les communes peuvent prendre des mesures pour offrir à certaines catégories de personnes, notamment les écoliers, les jeunes, les personnes en situation modeste ou les retraités, un accès à tarif réduit ou gratuit aux transports publics". Cette disposition légale pose les bases de l'élaboration d'une

¹ Notamment: 2016-2021: n° 100, 137, 147, 153, 199; 2021-2026: n° 123, 137

politique de soutien à l'acquisition d'abonnements aux transports publics comme outil de la politique sociale de la Ville.

La Ville de Lausanne a introduit, dans le cadre de la mise en œuvre de son plan climat communal, des subventions à l'achat d'abonnements annuels. Cette mesure visant à rendre les transports publics plus accessibles, prévoit un subventionnement total ou partiel pour des catégories déterminées de la population (personnes à la retraite, personnes au bénéfice de prestations complémentaires, jeunes en formation post-obligatoire, élèves scolarisé-e-s dans un établissement public à plus de 1km de leur lieu de résidence, autres enfants et jeunes de 11 à 20 ans). Ces subventions sont accordées aux personnes qui remplissent l'un des critères ci-dessus, moyennant un émolumen administratif de CHF 20.- à CHF 80.-¹. D'autres villes de Suisse romande prévoient des subventionnements similaires sous la forme "d'aides à la mobilité" ou de "bons pour les transports publics" (p.ex. Neuchâtel et Nyon)².

Toutefois, d'autres critères de revenus et de statuts sont à envisager dans le cadre de l'élaboration du règlement (liste non exhaustive):

- personnes titulaires d'une carte de légitimation pour voyageurs et voyageuses avec un handicap;
- personnes bénéficiaires de l'aide sociale;
- personnes bénéficiaires de réductions des primes d'assurance-maladie pour l'année en cours.

La décision quant à la transmission de cette proposition sera prise lors d'une prochaine séance.

C. Nouveaux postulats

- n° 138 de Mme et M. Samuel Jordan et Sophie Delaloye (PS) demandant au Conseil communal d'étudier la possibilité de proposer à la population de la ville et de l'agglomération la gratuité des transports publics quatre samedis par année

Jordan Samuel (PS).

Développement du postulat

L'agglomération de Fribourg compte environ 90'000 habitants. Cela représente un bassin de population important pour profiter des nombreuses offres touristiques, commerciales et culturelles que proposent conjointement la Ville de Fribourg et l'Agglo. Le samedi est un jour important pour les échanges en tous genres. Cette journée est - pour la majorité des gens - la plus appropriée de la semaine pour se détendre: boire un café sur une terrasse avec des amis, manger au restaurant en famille, découvrir les nombreux endroits requalifiés de la ville (le Bourg par exemple), profiter d'une activité culturelle ou touristique, faire ses emplettes ou encore du lèche-vitrine.

¹ <https://www.lausanne.ch/portrait/carte-identite/lausanne-et-la-transformation-numerique/realisations/rabais-tl.html>

² Neuchâtel: <https://www.neuchatelville.ch/sortir-et-decouvrir/transport-et-deplacement/reductions-abonnements/>;
Nyon: <https://www.nyon.ch/demarches/aides-et-subventions/mobilite-energie-et-developpement-durable/aide-a-la-mobilite-1754>

Eu égard à ce qui précède, ce postulat demande au Conseil communal d'étudier la possibilité d'offrir - quatre samedis par année - la gratuité des transports publics (bus et train) sur l'ensemble des zones 10 et 11. Cette offre serait destinée aux habitant·e·s de Fribourg et des communes limitrophes, comme Villars-sur-Glâne, Belfaux, Matran ou Grangeneuve, ainsi qu'aux touristes de passage.

Pour rappel, cette gratuité a déjà été mise en œuvre par Fribourg et l'Agglo - avec un grand succès populaire à la clé - lors de la fête de la Saint-Nicolas 2023. Dans une réponse à une question de Gérald Collaud du 12 décembre 2023, le Conseil communal a chiffré les coûts de cette opération à CHF 14'524.- pour la Ville de Fribourg et CHF 24'676.- pour l'Agglo. Comme l'expérience de la Saint-Nicolas est amenée - on l'espère - à se répéter, il s'agirait d'étoffer cette offre en rajoutant trois samedis de transports gratuits par année pour arriver au but visé par ce postulat. Cela correspondrait à un samedi d'accès libre aux transports publics par trimestre. Le choix des jours pourrait se calquer sur la tenue d'événements importants (comme par exemple le Carnaval, le Festival des Georges, les RFI, etc.). En termes de développement de l'usage des transports publics, cette offre serait complémentaire au projet-pilote de gratuité des transports publics offerte aux clients des établissements hôteliers de la ville de Fribourg.

Dans les faits, la demande formulée dans ce postulat aurait plusieurs effets avantageux:

1. encourager et pérenniser l'utilisation des transports publics au sein de la ville de Fribourg et de l'agglomération à la ville de Fribourg;
2. promouvoir l'activité touristique, commerciale et culturelle en ville de Fribourg et dans l'agglomération;
3. stimuler le vivre ensemble dans le Grand Fribourg.

En résumé, le présent postulat demande au Conseil communal d'examiner la possibilité de proposer à la population de la ville et de l'agglomération la gratuité des transports publics lors de 4 samedis par année et cela en entamant des négociations avec l'Agglo selon un modèle similaire appliqué à celui de l'offre de la Saint-Nicolas.

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

- n° 139 de Mmes et MM. Christoph Allenspach, Benoît Dietrich, Denise Cardoso de Matos-Berger, Sonja Gerber et Pierre-Alain Perritaz (PS) demandant au Conseil communal d'examiner la possibilité de lancer la requalification du boulevard de Pérrolles plus rapidement que prévu

Allenspach Christoph (PS).

Développement du postulat

Le boulevard de Pérrolles a été conçu sur le modèle des grandes villes à la fin du 19^{ème} siècle de manière innovante et courageuse sous la forme d'une large avenue bordée d'allées, afin de créer une zone de commerce et d'affaires en dehors de la ville médiévale. Le développement souhaité n'a cependant commencé qu'avec un grand retard et n'a jamais abouti à un résultat entièrement

satisfaisant. Aujourd'hui encore, le boulevard n'est pas devenu une zone de flânerie avec des magasins attractifs, où les habitants de la ville et de l'agglomération aiment s'attarder et faire leurs achats. Il manque des arbres à l'ombre suffisante pour inviter à la détente. Les espaces sont peu harmonieux et les trottoirs trop étroits, notamment pour l'aménagement de grandes terrasses de bistrots. Seul le parc du Domino, que la Ville est en train de réaménager, offre de grandes qualités avec de la végétation.

Après l'introduction de la vitesse de 30 km/h sur le boulevard, le bruit de la circulation a diminué. Mais la Ville ne doit pas s'arrêter là. Le boulevard doit enfin offrir des conditions environnementales exceptionnelles pour les habitants et les commerces. Le Conseil communal a exprimé cette intention à plusieurs reprises, mais sans jamais la concrétiser. Dans le Plan d'aménagement local révisé, seule une amélioration de la végétation est envisagée. La "requalification du boulevard de Pérrolles" a certes été inscrite dans le projet d'Agglomération de 3^{ème} génération, mais seulement en tant que catégorie B, c'est-à-dire avec un délai de réalisation prévu dans les années 2030. Pour augmenter l'attractivité du centre-ville et attirer plus de monde, c'est insuffisant. C'est pourquoi le Conseil communal devrait revoir la priorité de cet aménagement. La Ville a la chance d'avoir les moyens financiers de revaloriser ses espaces publics.

Boulevard Pérrolles wurde im ausgehenden 19. Jahrhundert innovativ und mutig nach dem Vorbild grosser Städte als breite Strasse mit Alleen geplant, um ausserhalb der mittelalterlichen Stadt ein neues Geschäfts- und Ladenzentrum zu schaffen. Die erwünschte Entwicklung hat allerdings erst mit grosser Verzögerung eingesetzt und eigentlich ist es nie zu einem zufriedenstellenden Ergebnis gekommen. Der Boulevard ist noch heute keine anziehende Flanierzone mit attraktiven Geschäften, wo die Bewohner*innen der Stadt und der Agglomeration sich gerne aufhalten und ihre Einkäufe machen. Von Alleen, in deren Schatten Bistros zum Verweilen einladen, kann keine Rede sein. Die Strassenräume sind hässlich und die Trottoirs zu eng. Lediglich der Domino-Park, den die Stadt soeben neu hergerichtet hat, bietet hohe Qualitäten mit Vegetation.

Nachdem auf dem Boulevard Tempo 30 km/h eingeführt wurde, hat zumindest der Verkehrslärm abgenommen. Doch dabei darf es die Stadt nicht bewenden lassen. Der Boulevard muss für die Bewohner*innen und die Geschäfte attraktive Umweltbedingungen bieten. Der Gemeinderat hat diese Absicht wiederholt geäusserzt, allerdings nie konkretisiert. Im revidierten Ortsplan ist eine verbesserte Vegetation lediglich angedacht. Die "Requalification du Boulevard de Pérrolles" wurde zwar im dritten Agglomerationsprogramm eingeschrieben, allerdings nur als Kategorie B, d.h. bis mit einer Ausführung bis Mitte der 2030er Jahre. Um die Attraktivität des Stadtzentrums und seiner Geschäfte zu erhöhen, ist dies unzureichend. Deshalb sollte der Gemeinderat dringend über die Bücher und die Revitalisierung kurzfristig einleiten. Die Stadt ist in der glücklichen Lage, dass sie sich die Aufwertung der öffentlichen Räume finanziell leisten kann.

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

- n° 140 de Mme et MM. François Yerly-Brault, Bettina Noll, David Ruffieux et Jérémie Stöckli (Vert·e·s) demandant au Conseil communal d'étudier la possibilité d'instaurer un concept de logistique du premier/dernier kilomètre à vélo

Yerly-Brault François (Vert·e·s).

Développement du postulat

Le présent postulat demande au Conseil communal d'étudier la possibilité d'instaurer un concept de "logistique du premier/dernier kilomètre à vélo", ceci afin de répondre aux défis des flux de marchandises tout en désengorgerant le centre-ville du trafic logistique.

Contenu

Comme le précise l'Union des villes suisses, toutes les villes sont confrontées aux mêmes défis: désenclaver le centre-ville du trafic motorisé tout en maintenant des flux de marchandises associés à son activité économique et aux besoins des résident·e·s.

Le projet d'agglomération de 4e génération inclut une stratégie de logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération. De même, le Conseil général a récemment adopté le postulat n°126 demandant de reconstruire le concept de livraison par camions dans la Vieille-Ville et les quartiers voisins.

La politique de mobilité vise à réduire autant que possible les déplacements intra-muros et le trafic pendulaire, alors que les personnes résidant en ville et les acteurs de l'économie locale doivent pouvoir continuer à se procurer sur place les biens et les services nécessaires à leurs activités.

Toutefois, ces prétentions sont restreintes par les possibilités d'accès limitées pour les résident·e·s et les commerçants ne disposant pas de leur propre place de stationnement ainsi que le réseau routier qui ne permet pas une circulation fluide, ceci à différents moments de la journée.

Pour qu'un centre-ville qui réduit autant que possible le trafic de véhicules motorisés demeure un atout économique pour les riverains et les entreprises qui y sont installées, il serait judicieux de flanquer la stratégie de mobilité de la Ville de Fribourg d'un concept de logistique urbaine attrayant et innovant.

Ainsi, le postulat demande au Conseil communal d'étudier – par exemple sous la forme d'un concept global de logistique urbaine – l'introduction de solutions visant à réorienter les chaînes d'approvisionnement dans une perspective de mobilité durable, centrée autour de l'exploitation et du développement de plateformes de transbordement multimodales (aussi appelées "hubs", pouvant être déclinés en micro- et en nano-hubs). Celles-ci visent à faciliter le transfert des flux de marchandises du rail ou des grands axes routiers aux routes communales par des véhicules de livraison légers et maniables, peu gourmands en énergies fossiles et en espace.

Le rapport clarifiera, entre autres, des points suivants:

1. Quel est le potentiel d'un service de livraison par vélo cargo et autres véhicules de livraison à faibles émissions et peu gourmands en espaces pour l'approvisionnement en marchandises des commerces de la ville?
2. Quels sont les outils de politiques publiques appropriés (incitatifs financiers, labels, subventions, sensibilisation etc.) à disposition afin d'augmenter le potentiel d'adoption et l'attractivité d'un tel service par tous les acteurs de la chaîne de production? À titre d'exemple, la Ville pourrait soutenir financièrement les prestataires de tels services lors de la phase de lancement, ainsi qu'instaurer des incitatifs (sous diverses formes) pour les commerçantes et commerçants faisant appel à ces services.
3. Quelles sont les infrastructures existantes potentiellement appropriées pour la création de hubs, microhubs et nanohubs, comme autant de centrales de logistique urbaine disséminées sur le territoire communal?
4. Quelle coopération envisager avec les différents acteurs afin de mettre en place un concept global de logistique urbaine tournée vers l'avenir (entre autres: Agglomération, Etat de Fribourg, acteurs de l'économie en ville et dans l'agglomération, acteurs de la logistique et de la micro-logistique, associations de la société civile actives dans le domaine de la mobilité, associations de quartier, universités/hautes écoles etc.)?

À titre d'exemple et de bonne pratique, la Riviera vaudoise connaît un projet de micrologistique urbaine. Celui-ci est issu de la collaboration entre les collectivités publiques, les entreprises et services de cyclomessagerie, une entreprise nationale de transport de marchandises et différentes entreprises du tissu économique régional. Pour répondre au développement du commerce en ligne et à l'augmentation du trafic de transport de marchandises en ville, les coursières et coursiers à vélo prennent en charge les livraisons sur le dernier kilomètre. Les transporteurs camion évitent ainsi de perdre du temps dans les embouteillages et réduisent les émissions indésirables de leur véhicule. Le projet s'articule autour d'une infrastructure logistique nommée "MicroHUB". Celle-ci fait office de plateforme de transbordement. Le transporteur camion y dépose chaque jour ses marchandises – d'un poids et d'un volume déterminés – destinées aux entreprises ou aux particuliers de la région. Les coursières et coursiers réalisent ensuite avec rapidité et efficacité la livraison fine du dernier kilomètre de cette chaîne logistique.

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

- n ° 141 de Mme et MM. François Miche, Laurent Woeffray et Sophie Delaloye (PS) demandant au Conseil communal d'étudier la possibilité de développer les offres en matière de jeux urbains

Miche François (PS).

Développement du postulat

Depuis quelques années, la Ville de Fribourg a non seulement rénové de nombreuses places de jeux, mais a également mis ou va mettre à disposition de plus en plus de mobilier de jeu et de musculation dans l'espace public. On peut penser par exemple à la création de diverses places de pétanque, à

l'installation d'un échiquier et d'une installation de street workout dans le parc du Domino ou aux différentes installations de BoxUp. Toutes ces possibilités de jeux dans l'espace public favorisent le contact social et contribuent à l'animation de l'espace public.

Par ce postulat, le Conseil communal est donc prié de présenter un rapport dans lequel il examinera les points suivants:

- un état des lieux du mobilier de jeu et de force mis à disposition par la Ville dans l'espace public;
- une analyse visant à déterminer si d'autres possibilités de jeux urbains (p.ex. pétanque, échecs, jeu du moulin, etc.) pourraient être mises à disposition dans différents endroits de la ville;
- prévoir des possibilités de rangement de ces jeux dans les lieux qui accueillent également des manifestations (par exemple place Georges-Python, Grand-Places).

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

- n° 142 de Mme et MM. Grégory Grin, Véronique Grady (PLR) et Gérald Collaud (CG-PCS)
demandant au Conseil communal d'étudier la possibilité de mettre en œuvre une
plateforme numérique de cohésion sociale

Grin Grégory (PLR).

Développement du postulat

Dans son programme de législature 2021-2026, le Conseil communal a inscrit le développement d'une politique de quartiers comme l'une des mesures de sa priorité numéro 2 "la Ville de Fribourg favorise l'intégration en tenant compte de la diversité". Cet objectif a par ailleurs été confirmé lors de la réponse au postulat n° 36.

Ainsi, le Secteur de la cohésion sociale, accompagné d'un bureau spécialisé, a récemment commencé l'élaboration d'une politique de quartiers en impliquant notamment les associations de quartier de la ville dans la démarche.

Si la mise en place d'activités et de modes de gouvernance participative, l'utilisation d'infrastructures et de ressources dédiées, sont des thèmes centraux pour l'élaboration d'une politique de quartiers, l'opportunité que représentent les moyens numériques pour soutenir et compléter ceci ne doit pas être négligée.

Par le présent postulat, nous sollicitons le Conseil communal pour étudier la mise en œuvre d'une plateforme numérique innovante, destinée à dynamiser les échanges au sein des quartiers de notre ville. Cette initiative vise à exploiter le potentiel des technologies modernes pour faciliter la communication, l'entraide et le partage d'informations locales de manière sécurisée et respectueuse de la vie privée.

Nous proposons que cette étude examine des exemples réussis qui ont permis de renforcer les liens communautaires et d'améliorer la cohésion sociale au sein des quartiers. Un tel outil à Fribourg pourrait offrir des fonctionnalités adaptées à nos spécificités locales. Et à notre bilinguisme, incluant des forums de discussion, des annonces, des événements communautaires et des initiatives solidaires.

L'objectif est de créer un espace accessible à toutes et tous, indépendamment de leur maîtrise des technologies numériques. L'étude devra également proposer des solutions pour garantir la sécurité des données et la protection de la vie privée des utilisateurs.

Cette demande vise à poser les bases d'un projet fédérateur, bénéfique pour l'ensemble des habitants de Fribourg. Elle devra évaluer la faisabilité technique, économique, et sociale de la plateforme, envisageant diverses options de financement.

Nous sommes convaincus que la mise en place d'une telle plateforme représenterait un pas significatif vers une ville plus connectée, solidaire et résiliente.

A titre d'exemples non exhaustifs, citons l'existence des plateformes Hoplr, Ning, et Nextdoor qui pourraient servir de fondation technologique, ou encore la possibilité d'étendre le périmètre de l'application iSarine ou de Kariyon.

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

- n° 143 de Mmes Marie-Claire Rey-Baeriswyl (CG-PCS) et Stefania Boggian (Vert·e·s) demandant au Conseil communal d'étudier les conditions cadres pour garantir la mise en œuvre du pilier social du label SNBS des projets urbanistiques et architecturaux en ville de Fribourg

Rey-Baeriswyl Marie-Claire (GC-PCS).

Développement du postulat

Le présent postulat demande au Conseil communal d'étudier les mesures à prendre pour garantir la conceptualisation, la réalisation et le financement de projets permettant d'identifier et de traiter les questions sociales, les défis sociologiques, les besoins de cohésion sociale et d'inclusion, que tout projet urbanistique ou/et toute construction significative pour un quartier ou un édifice va engendrer.

Le Conseil communal a voulu l'introduction dans le PAL du Label SNBS ou équivalent (label promu par la Confédération) pour toute construction et projet urbain, afin de "construire selon toutes les dimensions de la durabilité - aujourd'hui pour demain" (cf. <https://www.snbs-batiment.ch/le-snbs/apercu/>).

Cette introduction est une opportunité, dès lors une obligation, de se préoccuper du domaine social¹, du pilier social² de la durabilité - aussi légitime que ceux de l'économie et de l'environnement – souvent insuffisamment pris en considération en urbanisme et dans le domaine de la réalisation ou de l'assainissement de bâtiments, et ceci, dès la planification, la prise en mains et jusqu'à l'exploitation durable des constructions³.

Quelques exemples de ces actions bénéfiques (existantes dans d'autres villes):

- introduire l'expertise en sciences sociales dans les jurys pour contribuer aux discussions sur le classement des projets (attribution des places et des rangs) et aux justifications des décisions;
- accompagner le développement démographique de nouveaux quartiers (Pérrolles, Torry-Est...) et conduire des processus d'intégration adaptés pour faciliter la cohabitation entre ancien·ne·s et nouveau·elles habitant·e·s;
- soutenir les développeurs et les propriétaires en proposant des assistances à maîtres d'ouvrages⁴, spécialistes des questions sociales;
- assurer la construction sans obstacles, des infrastructures et services, ajustés aux besoins de la population (après les avoir identifiés);
- garantir la santé des habitant·e·s (choix de matériaux bénéfiques, protection de la biodiversité et de la qualité de zones de verdure, reconstruction de sols perméables, etc.);
- renforcer le dialogue et le débat public entre collectifs représentants des habitant·e·s, les parties prenantes, les autorités, avant même la mise à l'enquête;
- inclure la population et activer sa participation aux projets architecturaux, bénéficier de son expertise d'usage pour définir notamment les types de logement, les infrastructures attendues, etc.;
- faciliter la compréhension et l'acceptabilité des projets de rénovation (notamment qui comportent des désagréments et des changements pour les habitant·e·s) par des formes d'accompagnement adaptées et continues;
- gérer le transfert de locataires vers des immeubles plus récents évitant de créer des ghettos "réservés" aux plus modestes qui n'ont pas les moyens de changer de logement...

Pour donner des chances de concrétiser ces types d'actions, l'étude demandée devra se préoccuper d'articuler et de garantir notamment 3 logiques:

Finances

Evaluer comment compléter les montants alloués aux projets architecturaux et urbanistiques par des montants (ligne budgétaire spécifique à constituer) permettant de concevoir, promouvoir et mettre en œuvre des conseils experts, des démarches d'accompagnement professionnel donnant des réponses concrètes à certains défis sociologiques produits par révolution du bâti et les mutations de

¹ https://www.snbs-batiment.ch/media/2023-09-13_kriterienbeschrieb_snbs-hochbau_2023.1_fr_web18.12.pdf

² Notamment explicite dans les critères SNBS no. 41,113 (inclusion des utilisateur·rices), 114,121 (évaluer les TP), 131,143

³ Voir divers arguments ici: plaidoyer pour les sciences sociales <https://www.espazium.ch/fr/actualites/plaidoyer-pour-les-sciences-sociales>

⁴ Ex: intégrateur·rice SEED <https://osmia.swiss/seed-next-generation-livina-lance-sa-formation-dintegrateur/> ou <https://faq.hellio.com/definition-amo#:~:text=%F0%9F%91%89%20Notre%20accompagnement%20AMO,la%20r%C3%A9alisation%20d'un%20Droiet> .

la ville, afin de prévenir des problèmes d'exclusion, de ghettoïsation ou de manque de cohésion sociale, de favoriser la prise en compte des besoins spécifiques et la justice environnementale.

Interdisciplinarité

Indiquer comment consolider et réorienter les ressources actuelles de la Cohésion sociale (qui agirait en complémentarité avec le Service de l'urbanisme) pour se doter de compétences spécifiques, par l'engagement d'expert·e·s chevronné·e·s de l'activation et de la gouvernance des quartiers, des études sociologiques et des diagnostics dynamiques, de la participation des habitant·e·s, etc.

Politique et structurelle

Montrer quelle légitimité et incitation donner pour que l'introduction d'un tel label SNBS invite les propriétaires, les porteurs de projets, les services et l'administration communale à une transversalité¹ plus systématique des collaborations, requise depuis la planification des projets urbanistiques jusqu'à leur exploitation; proposer notamment que les promoteurs soient soumis à l'obligation de procéder à des études sociologiques également (comme les études d'impact divers déjà requises).

Car cette manière nouvelle et innovante de co-concevoir et de conduire les projets de transformation de la ville est à prioriser par une volonté politique explicitement énoncée.

La décision quant à la transmission de ce postulat sera prise lors d'une prochaine séance.

D. Réponse aux questions

- n° 215 de M. Olivier Collaud (Vert·e·s) relative à une évaluation complète de la durabilité des messages du Conseil communal

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

En séance du Conseil général du 19 février 2024, M. O. Collaud a posé la question suivante:

"Le 29 juin 2020, le groupe des Vert·e·s déposait une proposition interne visant la création au sein du Conseil général d'une commission du développement durable ayant pour tâche de préaviser les messages du point de vue de la durabilité des projets (proposition n° 22 de la législature 2016-21). Suite à l'engagement du Conseil communal de doter sa propre commission du développement durable de quelques membres du Conseil général et, surtout, d'introduire une évaluation complète de la durabilité des messages et projets dans le délai d'une année, la proposition du 29 juin 2020 avait été retirée le 15 septembre 2020.

¹ Voir à titre d'exemple, la politique innovante de Rennes avec le contrat de quartier <https://metropole.rennes.fr/le-contrat-de-ville> et le contrat de ville https://metropole.rennes.fr/sites/default/files/inline-files/19_63217_DAJE-protocole%20engagements%20renforces%202020.pdf

Si le Conseil communal a rapidement donné suite à son premier engagement, plus de trois ans après, le second n'est toujours pas concrétisé.

Ma question est simple: combien de temps devrons-nous encore attendre pour que les messages du Conseil communal contiennent une évaluation complète de leur durabilité?"

Réponse du Conseil communal

La commission consultative de développement durable est un instrument interne à la Ville de Fribourg permettant d'assurer une bonne gouvernance de la Stratégie de durabilité. Ses membres répondent à plusieurs rôles, notamment de consultation, mais n'a pas pour tâche pour l'instant de préaviser les messages du point de vue de leur durabilité. Le projet d'évaluation des messages au moyen d'un outil tel qu'une boussole rentre cependant dans les objectifs de la Stratégie de durabilité. La conception de cette dernière a pour l'instant été priorisée, que ce soit au niveau du travail de la commission ou du secteur concerné par les enjeux de durabilité. Une telle analyse permettrait d'affiner la transparence des messages et de fournir un outil au Conseil général pour identifier leurs forces et les faiblesses au niveau de la durabilité, afin que sa prise de position puisse s'effectuer en toute connaissance de cause.

Un tel projet nécessite cependant l'établissement d'une procédure claire: quels messages sont concernés, quels projets, dans quel but et comment l'interprétation de cette analyse pourra être faite? En effet, une analyse de chacun des messages nécessiterait des ressources humaines conséquentes au niveau de la Ville, que ce soit pour les porteurs de projets ou le Secteur marketing urbain, développement durable et projets (MUDD), qui viendrait en appui (nombre d'heures approximatives: 2 h à 4 h par analyse selon les retours d'expériences connus à Versoix et pour le Canton de Fribourg), mais également pour le Conseil général, qui devrait être en mesure de comprendre et réagir à l'analyse de chacun de ces messages.

Procédure proposée

Types de messages concernés

Il est crucial de sélectionner, pour ces analyses, des projets qui ont un impact significatif sur la durabilité ou le climat et qui offrent des possibilités d'amélioration notables. Les messages à retenir devraient principalement porter sur les budgets d'investissement dans une première étape. En effet, lors de la demande d'investissement, le projet est encore à sa phase de conception et ses grandes lignes sont généralement établies, mais il reste suffisamment précoce pour qu'une analyse soit pertinente. Un test est prévu en 2024 et les choix des projets seront proposés par le Conseil communal. Une analyse pourrait être entreprise pour deux à trois projets par le Secteur MUDD et le Service concerné par le message, puis préavisée par la commission consultative de développement durable.

Outil proposé

La [Boussole21](#) est l'outil de prédilection recommandé. Récemment actualisé, il offre une approche du projet sous l'angle de l'ensemble des enjeux de durabilité de l'Agenda 2030. Il est gratuit et facile à prendre en main. Il a de plus l'avantage de s'adapter à tout type de projet (construction,

manifestation, révision de loi, etc.) offrant deux variantes selon l'envergure du projet en question. Enfin, il est de nature collaborative et modulable et les responsabilités peuvent être partagées par l'ensemble des contributeur·trice·s du projet analysé (check-list pour la gestion de projet, validation par un expert, etc.).

Formation à la Boussole 21

Une formation à l'utilisation de la Boussole 21 est indispensable. Elle devrait s'adresser en priorité aux chefs de projet, chefs de secteur et chefs de service. Elle sera planifiée en 2024 pour le Secteur MUDD et les responsables des projets concernés par la phase de test et sera étendue à d'autres secteurs dès 2025 si la phase de test est concluante.

Cependant, l'interprétation des résultats nécessite une compréhension affinée de l'outil. C'est pourquoi il sera nécessaire de mettre en place un séance d'information aux membres du Conseil général, afin de pallier cette problématique. Ces derniers pourront, s'ils y voient un intérêt, utiliser notamment les [supports](#) déjà existants pour se former à l'outil.

Gouvernance

Dans la phase de test, le pôle durabilité du Secteur MUDD réalisera, les analyses avec l'aide des Services concernés. Il se mettra également à disposition du Conseil général pour une séance explicative des enjeux et de l'interprétation de l'évaluation. Dès 2025, si le test est concluant, le pôle durabilité organisera les formations élargies auprès des collaborateur·trice·s de la Ville et soutiendra les Services et Secteurs pour faciliter les évaluations par la Boussole21 lors de la première année de mise en place, avant de viser l'autonomie, notamment par une formation régulière des nouveaux collaborateur·trice·s. En phase finale, le processus retenu ainsi que la procédure d'évaluation pourront être ancrés de manière plus forte, par exemple au sein du système de contrôle interne - SCI de la Ville de Fribourg.

Idéalement, ce nouvel outil pourra être utilisé de façon autonome par les responsables de projets ainsi que par leurs équipes. Le Conseil communal définira les messages soumis à analyse en collaboration avec le Secteur MUDD, qui maintient son rôle de médiateur et de conseiller envers les différentes parties prenantes à cette nouvelle procédure.

Cattin Kuster Josée (Vert·e·s). M. Oliver Collaud étant absent ce soir, il m'a chargé de vous lire sa réponse: "Je remercie le Conseil communal pour sa réponse qui me satisfait dans la mesure où on y apprend que certains projets seront désormais évalués au moyen d'un outil reconnu et récemment mis à jour et que rapport en sera fait au Conseil général. Cela étant, le temps qu'il aura fallu pour que cette solution demandée depuis de nombreuses années soit mise en oeuvre, et le peu d'envergure envisagé dans l'immédiat, teintent cette satisfaction de déception. En résumé, le verre est un peu plein et j'attends qu'il le soit au moins à moitié pour me réjouir".

- n° 216 de Mme Océane Gex (PLR) relative aux chantiers dans les différents quartiers de la ville

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

En séance du Conseil général du 19 février 2024, Mme O. Gex a interrogé le Conseil communal afin de savoir si la Commune pouvait également indiquer aux habitant·e·s un point de récolte des déchets lorsqu'un chantier est exécuté dans un quartier, ceci dans le but de favoriser la circulation et le travail des ouvriers communaux.

Réponse du Conseil communal

Le ramassage des déchets urbains en ville, en particulier les ordures ménagères et le papier/carton, s'effectue selon le système de la collecte en porte-à-porte, à l'exception de la zone piétonne autour de la rue de Romont. Dans ce secteur, des points de ramassage centralisés ont été installés afin d'éviter aux camions de la Voirie de circuler dans ces rues. Cette façon de faire donne des résultats satisfaisants.

Comme mentionné dans diverses réponses à des postulats et questions, le règlement de gestion des déchets de la Ville fait l'objet d'une révision. En parallèle à cette révision, une modification de la stratégie de gestion des déchets a été décidée. Un des élément-clé est de passer du système actuel de collecte en porte-à-porte à un système de collecte centralisée (au moyen de conteneurs enterrés par exemple). Avant l'éventuel déploiement de cette stratégie, des réflexions sont en cours sur l'extension du système actuellement en place dans la zone piétonne.

Dans les phases de chantiers gérés par la Ville, une coordination a lieu à l'interne afin que cette problématique soit réglée et les habitants informés des points de collecte temporaires mis en place sur les secteurs inaccessibles par camion. Des remarques sont systématiquement faites dans les préavis de permis de construire. La responsabilité de proposer une solution ainsi que de la communiquer revient au maître d'ouvrage des travaux. La Voirie collabore à trouver une solution lorsqu'elle est contactée.

Certaines situations cependant ne sont pas coordonnées et ni les maîtres d'ouvrages, ni les habitants, ni la Voirie n'ont l'information que les déchets doivent être sortis de la zone de chantier. Une réflexion interne est actuellement en cours afin d'améliorer les processus.

Gex Océane (PLR). Il s'agit plutôt du ramassage des déchets dans les différents quartiers lorsqu'il y a des chantiers, effectivement, mais cela concernait plus la récolte des déchets. Concernant la satisfaction de ma réponse, je suis que moyennement satisfaite. Il y a des mesures assez simples à mettre en place, comme les informations qui sont déjà données aux habitants des différentes rues concernées par les travaux. C'est dommage de reporter encore le plan, enfin le concept des déchets que l'on attend désespérément depuis plusieurs mois et, encore une fois, dans la réponse à cette question on n'a pas de dates plus précises à nous communiquer, c'est donc un petit peu regrettable.

- n° 217 de M. Thierry Pochon (Vert·e·s) relative à la sécurité piétonne dans les quartiers à forte densité enfantine

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

En séance du Conseil général du 19 février 2024, M. T. Pochon a posé la question suivante:

"Ma question concerne la sécurité piétonne dans les quartiers à forte densité enfantine. Laissez-moi prendre l'exemple du Schoenberg.

Ce qui frappe le plus, c'est l'évolution démographique: les prés et talus où je jouais gamin ont tous été construits d'immeubles de logements, amenant familles et enfants. De plus, toute une génération maintenant âgée laisse place à de nouvelles familles. Le développement de l'école du Schoenberg et de la Villa Thérèse ont suivi cette évolution et témoignent de ce dynamisme.

Mais qui dit davantage de familles et d'enfants, dit également davantage de voitures et de trafic. En un mot: plus d'enfants, plus de voitures.

Or, si tout a évolué, les infrastructures, elles, n'ont quasiment pas changé. A certains endroits, même pas du tout. Les passages piétons restent peu visibles, des trottoirs sont trop étroits ou manquent carrément, la signalisation routière avertissant de la présence d'enfants dans la zone fait cruellement défaut.

Bien sûr, le 30 km/h est une excellente mesure en matière de sécurité piétonne, pour peu qu'il soit étendu aux zones mêmes où circulent le plus les gens et les enfants. Un postulat vient être déposé ce soir en ce sens.

Au sujet de la sécurité des piétons, les postulats sont nombreux, les interventions régulières, des pétitions circulent, ont été déposées.

Ma question est la suivante. Qu'en est-il des intentions du Conseil communal en matière de sécurité piétonne dans les quartiers à forte densité enfantine (par exemple: Jean-Marie-Musy ou Joseph-Chaley)? Faudra-t-il attendre un futur "plan piétons" global qui mettra des années à se concrétiser ou des mesures ciblées et rapides peuvent déjà être mises en place pour parer au plus pressé?"

Réponse du Conseil communal

Le Conseil communal est conscient du risque encouru par les piétons et travaille à sa diminution, ainsi qu'à l'amélioration du réseau de mobilité douce par la réalisation de nombreux projets d'aménagement ou de limitation du trafic individuel motorisé.

Dans ce cadre, différents plans de mobilité scolaires (PMS) sont établis, sur mandat de la Direction des Ecoles, dans différents établissements scolaires; le dernier en cours (2023 pour sa phase de diagnostic) concerne le quartier du Schoenberg. Ces plans, élaborés conjointement avec l'ATE et le

BPA, proposent des mesures d'amélioration des itinéraires piétons par des mesures de différentes catégories:

- Mesures constructives entrant dans le cadre d'un projet de requalification des espaces publics. Ces projets, pilotés par la Direction de l'Edilité, suivent un processus de planification selon les différentes phases SIA, à l'instar des autres projets de requalification. Ce processus standardisé pour les projets de requalification est notamment présenté en détail dans le [rapport de gestion 2022 du Conseil communal \(p. 40\)](#). Dans la mesure où durant ce processus, il faut notamment respecter le cadre légal (y compris le droit d'être entendu des tiers) et les délais en lien avec les différentes procédures d'autorisation (par exemple permis de construire ou autorisations au sens de la loi cantonale sur la mobilité) ou les marchés publics, ainsi que les procédures démocratiques en lien avec la validation des différents crédits d'études et de réalisation, ces projets nécessitent des ressources suffisantes, une planification en amont et une certaine durée jusqu'à la réalisation.
- Mesures légères de marquage et de signalisation. Ces mesures, qui généralement ne nécessitent pas de procédure, peuvent être mises en place dans des délais courts. Dans ce cadre, à la suite des recommandations du PMS Schoenberg, le Service de la police locale et de la mobilité a d'ores et déjà pris quelques mesures, comme l'amélioration de la sécurité des piétons dans les zones d'attente de plusieurs passages et une optimisation sur les marquages cyclables, notamment avec l'ajout de plusieurs "zones de conflit" marquées en rouge.

De plus, dans le quartier du Schoenberg, d'autres secteurs font actuellement l'objet de projets, dont la direction a été confiée au Service de la police locale et de la mobilité, notamment:

- Compartimentage de la route de la Heitera: ce projet vise à fermer au trafic individuel motorisé le tronçon supérieur de la route de la Heitera au droit de l'école, par un aménagement visant à supprimer la route et rendant la surface perméable et végétalisée. Seuls les piétons et les cyclistes pourront transiter à travers l'aménagement. Le projet a été élaboré et validé par les différents secteurs concernés de la Ville. La réalisation de cette mesure est souhaitée pour l'automne 2024, sous réserve de l'aboutissement des procédures.
- Route Joseph-Chaley: il est ici question de réaliser des plans d'avant-projet d'un trottoir continu entre la route François-Arsent et la route de Monseigneur-Besson. Ce projet serait accompagné d'une limitation de la vitesse à 30 km/h. La décision finale pour décider de l'abaissement de vitesse revient à la DIME.

De manière générale, le Conseil communal est soucieux de la sécurité piétonne dans tous les quartiers de la ville, y compris les quartiers à forte densité enfantine tel que le quartier du Schoenberg. Ainsi, deux rubriques budgétaires d'investissements particulières y sont consacrées:

- Modération de trafic, sécurité sur le chemin de l'école – piétons, deux roues, transports publics (avec, depuis 2011, des montants oscillant entre CHF 100'000.- et CHF 200'000.- annuellement)
- Mise en conformité des passages piétons (avec un montant de CHF 150'000.- à chaque fois pour les budgets 2018, 2021 et 2023). Cette dernière rubrique a d'ailleurs spécifiquement été introduite par le Conseil communal (et validée par le Conseil général) suite au constat que la Ville de Fribourg connaissait en moyenne 22.41 accidents/an impliquant des piétons sur la période 1982-2015, ainsi que suite à l'entrée en vigueur des normes VSS 640'241 "Traversée à

l'usage des piétons et des deux-roues légers – passages piétons et VSS 640'075 "Trafic piétonnier – espaces de circulation sans obstacles". Cette rubrique a permis de financer la mise en œuvre des premières mesures d'assainissement dans le but d'augmenter la sécurité des passages piétons au regard des normes VSS susmentionnées.

Aussi, d'autres secteurs offrant des potentiels en matière d'améliorations de la sécurité pour la mobilité douce font l'objet de réflexions par le Secteur de la mobilité, comme par exemple la route de Tavel, l'avenue Jean-Marie-Musy ou la route des Acacias. Toutefois, il convient de rappeler que ces secteurs n'avaient pas été identifiés comme secteurs prioritaires d'intervention en matière sécuritaire suite à l'étude menée et financée par la rubrique "*mise en conformité des passages piétons*".

Cependant, le Conseil communal constate que ces secteurs répondent également à d'autres critères que les aspects sécuritaires, comme par exemple de planification d'assainissement des routes, mise en conformité des bus selon la LHand, chantiers du chauffage à distance, etc. et nécessitent de fait des coordinations avec plusieurs parties prenantes internes et externes. Dans le cadre du processus budgétaire 2025, le Conseil communal évaluera l'inscription d'un montant d'études relatif à ces secteurs dans le plan financier.

Enfin, le Conseil communal prendra en considération et donnera la suite qui s'impose aux nombreuses interventions enregistrées récemment dans le quartier du Schoenberg, à l'instar notamment:

- d'un courrier de la famille meurtrie par un tragique accident de la circulation;
- d'un courrier de l'ATE Section Fribourg;
- d'une pétition contre le 30 km/h en Ville de Fribourg;
- d'une pétition "On lève le pied" en faveur du 30 km/h des habitant-e-s de l'avenue Jean-Marie-Musy et de la route Joseph-Chaley;
- d'une pétition en faveur du 30 km/h de l'association "Vivre au Schoenberg";
- et de doléances des habitant-e-s du chemin du Schoenberg ou de la route des Acacias.

Pochon Thierry (Vert-e-s). Je suis satisfait de la réponse. J'ai été heureux de lire cette réponse détaillée, assez complète et de voir l'envergure du problème soulevé, ainsi que le nombre de départements concernés. On aurait pu attendre quelques détails supplémentaires par rapport aux mesures constructives que vous évoquiez, mais dans l'ensemble, je suis satisfait.

- n° 219 de M. Samuel Jordan (PS) relative aux résultats de l'enquête de satisfaction auprès du personnel de la Ville de Fribourg

Steiert Thierry, syndic. Les résultats de cette première enquête de satisfaction de la Ville ont été présentés au Conseil communal ainsi qu'à l'ensemble du personnel, le 14 novembre 2023.

Des ateliers pour chaque Service, qui sont donc au nombre de 14, ont ensuite été mis en place début 2024 et sont toujours en cours afin de présenter les résultats par service, définir des champs d'actions et des mesures concrètes. Ces travaux ont été entamés et se poursuivront encore au cours des prochains mois.

Les résultats de cette enquête sont importants mais c'est surtout le suivi qui est crucial, à savoir ce que nous faisons de ces résultats.

On peut d'ores et déjà dire que les résultats de l'enquête sont globalement bons, voire très bons. Toutefois, d'une manière générale, les résultats d'une telle enquête concernent la gestion opérationnelle et ne sont pas destinés à l'externe.

Jordan Samuel (PS). Je suis satisfait de la réponse et vous en remercie, même si je reste un tout petit peu sur ma faim en pensant qu'il aurait été bien que nous ayons quelques briques de résultats.

- n° 221 de M. Gérald Collaud (CG-PCS) relative aux places de parc de dépôt

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

En séance du Conseil général du 19 février 2024, M. G. Collaud a posé la question suivante:

Sur la route d'Affry, en dessus de la Gare routière, les places de parc prévues pour les bus sont continuellement utilisées par les véhicules des personnes qui viennent faire des courses à la Gare, dont les magasins sont ouverts, comme on le sait, le soir et le week-end.

Mes questions:

- La Ville est-elle consciente de cette situation?
- Y-a-t-il régulièrement déjà des contrôles?
- La Ville peut-elle envisager de transformer ces places de parc de dépose minute, une place PMR, des places pour les vélos et éventuellement des places payantes pour le reste?

Réponse du Conseil communal

Question 1: La Ville est-elle consciente de cette situation?

Oui, le Conseil communal a connaissance de cette situation. La présence des magasins Coop et Migros bénéficiant d'horaires élargis attire une nombreuse clientèle, dont une partie stationne illégalement sur les cases réservées aux cars sur les deux espaces de stationnement situés le long de la rue Louis-d'Affry.

Question 2: Y-a-t-il régulièrement déjà des contrôles?

Le Conseil communal a fait effectuer 168 contrôles du stationnement par la Police locale à cet endroit en 2023 et 317 véhicules ont été amendés.

Question 3: La Ville peut-elle envisager de transformer ces places de parc de dépose minute, une place PMR, des places pour les vélos et éventuellement des places payantes pour le reste?

Le Conseil communal étudie ce secteur dans le cadre du projet Gare afin de définir un nouveau concept de stationnement et de dépose pour l'ensemble du secteur Gare. L'espace le long des bâtiments 2 et 4 de la rue Louis-d'Affry fait partie intégrante de cette étude. Il étudie une nouvelle offre en stationnement et dépose proposée à cet endroit. Les réflexions et ces études s'inscrivent dans le cadre du projet de requalification de la place de la Gare et de ses abords, dont le démarrage des travaux n'est pas prévu avant 2026.

Collaud Gérald (CG-PCS). Je suis satisfait de la réponse, bien que j'aurais imaginé qu'il eut été possible d'agir plus rapidement sans avoir besoin d'attendre jusqu'en 2026 pour faire quelque chose.

- n° 222 de M. David Krienbühl (PLR) relative à l'indexation salariale survenue en janvier 2024

Ndr.: M. D. Krienbühl a demandé au secrétariat du Conseil général de modifier les auteurs de la question. Le titre sera donc "Question n° 222 de Mmes et MM. David Krienbühl, Raphaël Casazza, Jean-Noël Gex, Océane Gex, Véronique Grady, Grégory Grin et Jean-Pierre Wolhauser relative à l'indexation salariale survenue en janvier 2024".

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

En séance du Conseil général du 19 février 2024, M. D. Krienbühl a posé la question suivante:

"Je m'exprime au nom du groupe PLR et de tous ses membres. Notre question concerne l'indexation salariale 2024 survenue en janvier dernier sans information au préalable à l'attention de la Commission financière ou des membres du Conseil général.

Au lieu d'indexer les salaires de 1.9%, le taux validé dans le cadre du processus budgétaire 2024, le Conseil communal a décidé de manière unilatérale de les indexer finalement à 2.1%, ce qui a pour conséquence de péjorer le budget de l'année en cours de CHF 132'000.- supplémentaires. Vous me direz qu'on n'est pas à CHF 132'000.- près au vu des bénéfices stratosphériques de ces dernières années qui se chiffrent en dizaines de millions.

En revanche, cela pose surtout la question de la forme et des normes légales.

Si nous nous référons à l'article 36 de la loi sur les finances communales (LFCo), un dépassement de crédit doit être justifié par une dépense qui ne peut être ajournée sans conséquence néfaste ou lorsqu'il s'agit d'une dépense liée. Ce qui n'est manifestement pas le cas en l'occurrence.

Quant au règlement communal des finances, dans son article 8, il mentionne que le Conseil communal est compétent pour décider d'un crédit supplémentaire pour autant que ce dernier ne dépasse pas 10% et soit inférieur à CHF 50'000.-. Dans ce cas précis, la limite des CHF 50'000.- devrait s'imposer car il s'agit là d'une indexation globale pour tous les salaires de la commune. Cette limite est ainsi dépassée si on prend les charges par nature, position "charges de personnel". En effet, il ne

s'agit pas d'indexer uniquement le personnel de l'Administration générale ou de l'Edilité mais tous les dicastères.

- Quelle est la position du Conseil communal à ce sujet?
- A quoi sert le Conseil général, respectivement le processus budgétaire y relatif?"

Réponse du Conseil communal

- Quelle est la position du Conseil communal à ce sujet?

D'un point de vue légal, l'article 36 de la loi sur les finances communales (LFCo) précise dans quel cas le Conseil Communal est compétent pour décider d'un dépassement de crédit. Les conditions pour invoquer un cas de dépense ne pouvant être ajournée sans conséquence néfaste ou un cas de dépense liée ne sont dans ce cas pas remplies. Il faut dès lors se référer à l'article 8 du règlement communal des finances qui donne une compétence de décision d'un crédit supplémentaire au Conseil communal pour autant que ce dernier ne dépasse pas 10% du crédit budgétaire concerné, à condition que le montant du crédit supplémentaire soit inférieur à CHF 50'000.-.

Bien que l'impact budgétaire estimé à CHF 132'000.- soit globalement au-dessus de la limite supérieure de CHF 50'000.-, le Conseil communal considère dans son interprétation que le crédit budgétaire approuvé par le Conseil général dans le cadre du budget 2024 se situe au niveau des différentes rubriques budgétaires des comptes de fonctionnement et non au niveau des dépenses par nature. C'est d'ailleurs sur cette approche et dans cette logique que le message accompagnant le budget 2024 est rédigé, l'arrêté du Conseil général validant le budget de fonctionnement de la Ville. Par conséquent, il semble assez certain que la limite de 10% et CHF 50'000.- ne sera pas atteinte au niveau des différents comptes de fonctionnement, laissant ainsi la compétence du choix du taux d'indexation au Conseil communal.

Finalement, le même article 36 al.3 LFCo mentionne que le Conseil communal établit une liste motivée de tous les objets dont le dépassement excède les limites fixées par le règlement communal. Le Conseil communal de la Ville de Fribourg soumettra cette liste lors du message aux comptes 2024, pour autant que la nouvelle indexation aboutisse à un dépassement budgétaire supérieur aux limites fixées par le règlement communal (10% et inférieur à CHF 50'000.-).

- A quoi sert le Conseil général, respectivement le processus budgétaire y relatif?

Les compétences du Conseil général sont stipulées à l'article 67 de la loi sur les finances communales, dont les décisions budgétaires (al. 1b) et les votes de crédits supplémentaires qui ne relèvent pas du Conseil communal (al. 1f). Selon l'interprétation décrite dans la question précédente, les compétences du Conseil général sont respectées.

Krienbühl David (PLR). Je remercie le Conseil communal au nom du groupe libéral-radical pour cette réponse.

En revanche, on ne peut pas, en tant que conseiller·ère·s généraux·ales, se satisfaire d'une telle réponse. L'interprétation faite ici par le Conseil communal de l'article 36 de la loi sur les finances communales (LFCo) n'est pas acceptable en l'état. Si vous prenez cet article 36 al. 1, qui renvoie en

fait à l'article 33 al. 3 2^{ème} paragraphe, le Conseil communal aurait dû informer la Commission financière, qui est un organe du Conseil général, en raison du dépassement du seuil de CHF 50'000.- qui est la limite du Conseil communal aujourd'hui, en l'état. Pour mémoire, on parle ici d'une péjoration de CHF 132'000.- du budget, donc largement au-delà des CHF 50'000.-, et ceci n'a pas été rapporté à la Commission financière.

Selon notre interprétation, et si le but de la loi cantonale est celui de donner au Conseil général et à ses organes respectivement à sa Commission financière des attributions et que le Conseil communal outrepasse ces attributions, on peut légitimement se poser la question de savoir à quoi nous servons ici au Conseil général?

À quoi sert donc ce Conseil général et ses organes? Il en va ici tout simplement du bon fonctionnement de nos institutions, et du respect de certains garde-fous.

Cette application de la LFCo de la part du Conseil communal doit être adaptée et revue.

Ce sujet fera l'objet d'un suivi précis et continu de la part de notre groupe ces prochaines semaines et mois.

- n° 223 de M. Pierre-Alain Perritaz (PS) relative au compteur à vélos situé sur le boulevard de Pérolles

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

En séance du Conseil général du 19 février 2024, M. P.-A. Perritaz a posé la question suivante:

"Voilà déjà quelques semaines qu'est apparu un compteur à vélos devant le numéro 25 du boulevard de Pérolles. J'aimerais savoir, malgré la présence d'un grand nombre d'écoles, de hautes écoles de l'Université, pourquoi ce sont deux fourgons avec des plaques de l'Union européenne qui sont venus installer ce compteur?"

Réponse du Conseil communal

Les comptages de trafic et le relevé des données pour la mobilité douce sont fondamentaux pour mesurer les effets des politiques en faveur du transfert modal. Il est donc primordial de s'entourer de partenaires spécialisés dans le domaine de la collecte des données.

La société Ecocounter est le leader mondial des compteurs pour les modes doux. Cette entreprise française est présente dans 55 pays et a déjà installé plus de 20'000 compteurs à travers le monde. En Suisse, Fribourg ne fait pas exception, dans la mesure où notamment les villes de Genève, Berne et Lucerne ont également choisi les services de cette société. A notre connaissance, aucune entreprise suisse ne propose de tels produits.

Cette société offre, en sus du système de comptage et d'affichage, une interface permettant d'obtenir en temps réel les informations de ces compteurs mais aussi de pouvoir établir des rapports et autres statistiques d'usage. C'est un système d'exploitation que seule cette société propose.

Concernant les hautes écoles, qu'elles soient fribourgeoises ou nationales, elles ont un rôle de recherche académique mais ne sont pas des partenaires commerciaux, ne fournissent pas de telles prestations et ne fournissent aucun service d'exploitation et de maintenance.

Les interventions en cas de panne et d'entretien sont parfois nécessaires. Cette société dispose des pièces détachées et des compétences pour intervenir, ce qui n'est pas du tout le cas des écoles qui ne proposent pas non plus ce genre de prestations.

Perritaz Pierre-Alain (PS). Je suis satisfait de la réponse et remercie le Conseil communal. J'insiste toutefois pour que l'on travaille à l'avenir un peu plus avec nos écoles, nos hautes écoles et notre Université.

- n° 224 de Mme Bettina Noll (Vert-e-s) relative à la crue de la Sarine de novembre 2023

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

En séance du Conseil général du 19 février 2024, Madame la Conseillère générale Bettina Noll a interrogé le Conseil communal afin de savoir quelles ont été les conséquences de la dernière crue centennale:

- Quelles sont les conséquences de la crue passée (des crues passées) pour les mesures de protection futures de notre ville contre les inondations? Ou plus concrètement:
 - Des adaptations sont-elles nécessaires ou prévues en ce qui concerne la surveillance, les voies de communication, les procédures et les compétences en cas de crue?
 - Et dans quelle mesure le risque croissant d'inondations a-t-il des répercussions au niveau de l'aménagement du territoire? Je pense ici par exemple au projet de revitalisation de la Sarine.
- Est-il juste que les inondations de novembre dernier ont affecté l'ancienne décharge de la Pila, de sorte qu'il faut s'attendre à des pollutions en aval?
 - Si oui, des analyses du sable et de la boue qui ont été charriés sur les rives de la Sarine de notre ville sont-elles en cours? Quand peut-on s'attendre à une prise de position de la Ville ou du Canton sur une éventuelle pollution de la Sarine et de ses rives par des PCB ou d'autres substances toxiques?
 - Si aucune enquête de ce type n'est en cours, quelles en sont les raisons?
 - La réponse à ces questions me semble importante pour toutes les personnes qui ont leur domicile ou leur lieu de travail à proximité immédiate de la Sarine. Et pour celles et ceux qui se retrouveront à notre rivière, dès que les températures le permettront, pour

s'allonger sur les plages nouvellement créées par les inondations, pour se baigner, et pour les enfants qui jouent dans le sable.

Réponse du Conseil communal

De manière générale, pour ce qui est des crues, le Canton a mis en place un plan d'intervention qui est fonction du débit attendu. Des seuils par couleur sont attribués de la manière suivante: si le débit ne dépasse pas $480 \text{ m}^3/\text{s}$, on se trouve en zone jaune, de 480 à $590 \text{ m}^3/\text{s}$, en zone orange, de 590 à $690 \text{ m}^3/\text{s}$, en zone rouge et au-delà de $690 \text{ m}^3/\text{s}$ en zone violette.

Ces zones définissent le niveau de compétence entre les Communes et le Canton en cas de crue. En effet, selon une information donnée par les services cantonaux, les communes sont compétentes jusqu'à $480 \text{ m}^3/\text{s}$, seuil au-delà duquel le Canton prend la direction des opérations.

Un autre outil intervient dans ce contexte: il s'agit de la carte des dangers qui est établie par le Canton. Cette carte définit des zones qui sont susceptibles d'être impactées. Un code de couleur définit également ce risque.

Au niveau de la Ville de Fribourg, suite à la crue décennale de juillet 2021 (débit maximum de $443 \text{ m}^3/\text{s}$), la Direction de l'édilité, par le Secteur des ponts et chaussées du Service du génie civil, de l'environnement et de l'énergie, a entrepris d'établir une carte des dangers spécifiques à la Ville en fonction du débit ainsi qu'un plan d'intervention. Elle considère les zones touchées afin de prendre des mesures préventives, aussi bien physiques que de communication en cas d'annonce de nouvel événement.

Revenant sur les deux crues des mois de novembre et décembre 2023, l'estimation du débit de la crue par le Canton était de $400 \text{ m}^3/\text{s}$.

Pour la crue de novembre 2023, le débit attendu se situait entre 250 et $520 \text{ m}^3/\text{s}$. En d'autres termes, le Canton a jugé que la crue était du ressort des Communes, compte tenu du débit estimé.

La Ville de Fribourg a donc pris les mesures découlant de son plan d'intervention en interdisant l'accès à certains chemins et en mobilisant son service d'intervention.

Force est de constater que le débit réel a été tout autre, puisque vers 21.50 heures, il atteint la zone orange, à 23.30 heures la zone rouge et à 01.40 heures la zone violette. Le débit maximum relevé serait, selon les données de l'Office fédéral de l'environnement, de $929 \text{ m}^3/\text{s}$, soit celui d'une crue centennale.

En raison de la sous-estimation du débit par le Canton, ce dernier n'a pas activé son plan d'intervention et n'a donc pas dirigé l'événement. Les Services de la Ville (GCEE et Police locale) ont donc pris les mesures en fonction de l'intensité. Il s'agissait d'évacuer les zones sensibles, d'informer la population et de protéger les installations du site des Neiges.

De manière générale, les interventions ont permis de protéger le domaine public sans trop de dommages. A noter que pour la STEP, les mesures prises n'ont pas suffi puisque la pression de l'eau a fini par atteindre les bassins de traitement et qu'une décision de déverser les eaux usées entrantes

directement dans la Sarine a été prise afin de sauvegarder le traitement biologique. Cet événement a fait l'objet d'une annonce au Canton, la STEP ayant fonctionné à 70% de sa capacité habituelle entre 04.00 heures et 10.00 heures du matin. L'incidence sur la protection des eaux a été considérée comme limitée par le Service de l'environnement du Canton en raison de la forte dilution de l'eau en provenance de la STEP.

La crue de décembre 2023 a connu un débit maximum de 430 m³/s et elle est donc restée dans la zone jaune de compétence des communes. La Ville a entrepris les mesures de son plan d'intervention et le Canton, fort de l'expérience de la crue précédente, a été plus proactif en participant au suivi de l'événement.

Suite à la crue de novembre 2023, le plan d'intervention contre les crues de la Ville est en phase d'adaptation pour tenir compte des nouveaux débits atteints et de leurs impacts. Des discussions sont en cours avec le Canton pour mieux maîtriser l'information et la coordination. Il intègre également le Groupe E qui joue un rôle de régulateur avec la retenue d'eau de ses barrages. Une importance particulière doit être portée sur les responsabilités des trois acteurs lors de ce type d'événements, à savoir le Canton, la Commune et le Groupe E.

Le plan d'intervention crue prévoit, en coordination avec la revitalisation de la Sarine, des mesures fixes ou mobiles pouvant mettre en place des moyens de sécurisation. Les nouveaux projets planifiés dans les zones de dangers sont également analysés afin de pouvoir garantir ces diverses mesures.

Pour la question de la pollution en lien avec l'ancienne décharge de la Pila, la Ville se réfère à la réponse du Canton à la question posée au Conseil d'Etat ([Question 2023-GC-310](#)). En effet, tous les éléments de réponse y figurent.

Concernant les différents utilisateurs des abords de la Sarine, la Ville rappelle qu'un projet de revitalisation de la Sarine est en cours de gestation auprès du Service d'urbanisme et d'architecture de la Ville. Une communication concernant l'état d'avancement de ce dossier est prévue en cours d'année 2024.

Noll Bettina (Vert·e·s). Merci pour votre réponse détaillée et éclairante à la première partie de ma question.

En tant qu'habitante de la Basse-Ville, je suis heureuse que la crue de novembre ait incité à repenser et à développer les processus et les compétences en cas de crues et que tous les responsables soient impliqués à cet effet.

Il faut notamment que des moyens soient trouvés pour mieux évaluer et réguler les débits d'eau à l'avenir. Car, si ces tâches ne sont pas remplies de manière satisfaisante, c'est notre commune qui en pâtira.

Eine Beantwortung des zweiten Teils meiner Fragen fand ich in der Antwort Nr. 310 des Grossen Rats.

- n° 225 de M. Grégory Grin (PLR) relative à la planification et à la communication des chantiers et des projets de transformation de la ville

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

En séance du Conseil général du 19 février 2024, M. G. Grin a posé la question suivante:

"La Ville de Fribourg doit se transformer et se développer à de nombreux égards. La majeure partie de ces changements sont impératifs et répondent à de vrais besoins. Cela se traduit par de nombreux projets et chantiers qui touchent tous les domaines et qui se suivent ou se déroulent simultanément. Tout ceci a naturellement un impact sur la vie de notre cité et sur le quotidien des habitant·e·s et des entreprises de la ville ainsi que de nos visiteurs.

Il est essentiel de donner une cohérence et une visibilité à tous ces projets. Il importe que chacune et chacun puisse comprendre où l'on veut aller avec ces changements, comment ils sont orchestrés et ordonnancés, puisse y adhérer et s'y préparer. Ainsi, il est d'usage d'accompagner un tel ensemble de projets d'envergure par:

- une planification de tous les changements sur une feuille de route globale;
- des mesures d'accompagnement et des phases de transition permettant aux changements majeurs et impactant d'être mis en œuvre dans les meilleures conditions.

La situation actuelle de notre capitale laisse penser que ces deux éléments importants de la transformation de la ville manquent à l'appel.

Le lancement d'études et les mises en œuvre de projets et de chantiers semblent être le fait de prises de décisions isolées. Cela suscite légitimement de nombreuses interrogations de toutes parts.

Pire, plusieurs signes montrent que le climat qui règne dans la ville se dégrade et que l'image de la capitale s'écorne jour après jour, à tel point que certains finissent même par se demander si Fribourg va rester la capitale du canton.

Face à cette situation, le Conseil communal ne saurait rester sans réponse. Il ne saurait rester sans faire montre de compréhension et des inquiétudes des uns et des autres ni sans action visant à restaurer la confiance et améliorer l'image de notre capitale cantonale.

- Le Conseil communal envisage-t-il de se doter d'une feuille de route globale de la transformation de la ville qu'il pilote et de la communiquer? Si cette feuille de route existe déjà, quelles actions de communication sont-elles entreprises? S'il est considéré qu'elle a déjà été communiquée, quelles mesures sont-elles envisagées pour renforcer la communication?
- Le Conseil communal envisage-t-il d'adopter une systématique de mesures d'accompagnement des changements significatifs qu'il introduit, plutôt que des mises en applications sans transition aucune?

Je parle de projets et chantiers et non pas simplement de constructions. Cela concerne toutes les transformations qui se font dans la ville."

Réponse du Conseil communal

La Ville de Fribourg se transforme et se développe, afin d'améliorer le quotidien de la population qui y vit. Cela implique la conduite simultanée de nombreux projets et, donc, également de chantiers. Leur cohérence trouve sa source dans la feuille de route globale du Conseil communal, à savoir le programme de législature 2021-2026. Les objectifs généraux fixés par ce programme constituent l'instrument principal de planification de l'activité du Conseil communal et de l'Administration communale (cf. [art. 7 du Règlement d'application du règlement fixant l'organisation générale de la Ville de Fribourg](#)). Dans ce document, présenté le 13 décembre 2021 au Conseil général et disponible sur le site internet de la Ville, tout comme le Bilan de mi-législature (présenté le 30 octobre 2024 au Conseil général), le Conseil communal expose ses objectifs et les mesures qui en découlent. A titre d'exemples, on peut citer la volonté de réaliser les projets phares tels que la requalification du quartier du Bourg et de la place de la Gare, la poursuite de la transition écologique vers les énergies renouvelables, la mise en œuvre du plan de limitation de vitesse à 30 km/h ou encore le développement du réseau cyclable et des espaces piétonniers.

Découlant de cet instrument de planification qu'est le programme de législature, un plan financier à cinq ans est réalisé. Ce dernier liste les crédits d'étude et d'ouvrage programmés et présente la planification des dépenses y relative. Il est mis à jour annuellement par le Conseil communal et transmis au Conseil général, qui en prend acte. Dans le plan financier figurent notamment les projets de nouvelles constructions, d'assainissements et de requalifications. Certains de ces projets font partie des Projets d'agglomération (PA2, PA3, PA4, le PA5 étant actuellement en discussion), dont le rythme de réalisation est dicté par de multiples éléments et contraintes. Des dates butoirs sont ainsi fixées pour le début des travaux si l'on entend obtenir les subventions y relatives.

En outre, des chantiers d'entretien des ouvrages d'art, tels que les ponts, ou liés aux dangers naturels, ou encore l'entretien permanent du réseau routier viennent s'ajouter aux autres travaux. Il en va de même pour les chantiers ne dépendant pas directement de la Ville, tels que, par exemple, l'extension du réseau de chauffage à distance (CAD, Groupe E Celsius), la rénovation et l'agrandissement de la BCU (État), la maintenance des réseaux d'eau potable (SINEF/Eau de Fribourg), etc.

Il convient de relever que l'avancement d'un projet dépend parfois aussi de contraintes extérieures, par exemple d'ordres juridique (oppositions, recours, marchés publics, limitation d'endettement selon l'article 22 de la loi sur les finances communales, etc.) ou financier (notamment manque de ressources internes en personnel).

D'autres éléments nécessitent la mise en place de chantiers, parmi lesquels la mise en œuvre du plan des infrastructures scolaires, du programme d'assainissement des bâtiments communaux (Stratus), du plan directeur des sports, du plan d'aménagement local, du programme Nature et paysage, etc.

La gestion de ces multiples chantiers nécessite des rencontres régulières entre les nombreux acteurs et actrices concernés. Une séance de coordination technique se tient toutes les cinq semaines, dans le but de regrouper les travaux et de limiter ainsi les nuisances. On profite par exemple de

l'extension du CAD pour entretenir les canalisations et le revêtement routier, voire pour requalifier une rue ou un espace.

Par ailleurs, pour les projets menés par la Ville, cette dernière organise régulièrement des démarches participatives impliquant les acteurs et actrices les plus concernés, par exemple dans le cadre des projets de requalification du Bourg, de la place du Petit-Saint-Jean ou de la place Vignettaz-Daler. Les mesures d'accompagnement des changements, telles que les démarches participatives pour les projets de requalification des espaces publics, sont décidées par le Conseil communal en fonction de chaque projet et, selon leur impact financier, soumises à l'approbation du Conseil général (lorsque ce dernier se prononce sur l'enveloppe budgétaire accordée à une mesure d'accompagnement).

Au niveau de la communication, une conférence de presse expressément dédiée aux chantiers à venir est mise sur pied deux fois par an, de manière systématique, la dernière en date ayant eu lieu le 12 mars 2024. Ces informations sont reprises sur les divers canaux de communication de la Ville (bulletin 1700, site internet, réseaux sociaux, app iSarine, brochures...). Un plan de communication est établi pour chaque projet, étant précisé que l'ampleur des mesures spécifiques de communication dépend également de l'ampleur du projet concerné: conférences de presse et communiqués spécialement dédiés, manifestations pour le premier coup de pioche, brochures et soirées d'information pour les parties concernées (Conseil général, riverain·e·s, commerçant·e·s, etc.), présentations aux assemblées générales des associations de quartiers ou de défense d'intérêts. Autant de moyens, pour la population, d'être tenue au courant des transformations qui s'opèrent en ville, en sus de l'interpellation directe des membres du Conseil communal ou de l'Administration communale.

Ainsi, et pour répondre plus spécifiquement aux questions posées: le Conseil communal n'envisage pas de se doter d'une "feuille de route globale" autre que les feuilles de route ou instruments de planification déjà prévus par les législations fédérale, cantonale et communale (plans directeurs cantonal et régional, PAL, plan financier, programme de législature). Il continuera à mettre en place les mesures d'accompagnement adaptées à chaque projet ou chantier, dans le respect du cadre budgétaire fixé par le Conseil général. En outre, la Ville continuera à communiquer en conséquence, en essayant de toucher un public le plus large possible.

Grin Grégory (PLR). Je remercie le Conseil communal pour sa réponse, mais cette réponse est partiellement satisfaisante.

En effet, la ville se transforme et cela implique la conduite simultanée de projets et de chantiers. Mais, il ne s'agit pas uniquement de projets et de chantiers d'aménagement. Cela touche de nombreux, voire tous les domaines d'activité à la charge de la commune: urbanisme et architecture, mobilité, cohésion sociale, culture, informatique, ressources humaines, etc.

Tous les domaines concernés affectent à leur manière le quotidien de nos habitant·e·s ainsi que de nos commerces et entreprises. Ils et elles sont en droit d'avoir une lecture intégrative de ce qui se passe et de pourquoi cela se passe.

Cette réponse démontre, et c'est la moindre des choses, qu'en matière de projets d'aménagement et de chantiers, la Commune se dote d'instruments de planification et affiche une certaine volonté de communication.

Cependant, à travers cette réponse, le Conseil communal indique qu'il n'envisage pas de se doter d'une feuille de route ou d'un plan directeur global qui orchestre tous les changements prévus dans tous les domaines. On pourrait en conclure que cela signifie qu'il n'est pas possible de les mettre ensemble parce qu'ils sont réfléchis de manière isolée. Ou alors, on en conclurait presque aussi à une absence de vision et d'ambition globales pour notre ville, pour le Fribourg de demain.

Je me réserve ainsi le droit de revenir sur ce sujet par l'intermédiaire de différents instruments.

- n° 226 de Mme Denise Cardoso de Matos-Berger (PS) relative au problème de place à l'école primaire de la Heitera

Les membres du Conseil général ont reçu la réponse suivante par e-mail:

Résumé de la question

An der Sitzung vom 19. Februar 2024, stellte Frau D. Cardoso de Matos-Berger folgende Frage:

Ich möchte gerne auf das aktuelle Platzproblem an der Primarschule Schoenberg Heitera aufmerksam machen. Aktuell sind sämtliche Klassenzimmer dieser Schule vollständig belegt und es stehen keine freien Räume mehr zur Verfügung. Diese Herausforderung wird im kommenden Schuljahr noch akuter werden, da geplant ist, die Therapien für französischsprachige Kinder, die bislang an den Schulen Flor Carmeli oder Villa Thérèse stattfanden, an die Schönberg-Schule zu verlegen.

Die Verlegung dieser Therapien an die Schönbergschule ist sinnvoll, da sie den Kindern ermöglicht, diese während der Schulzeiten wahrzunehmen, ohne zusätzliche Wege auf sich nehmen zu müssen. Bisher waren die Kinder teilweise gezwungen, den Weg zu diesen externen Einrichtungen während der Schulzeit eigenständig zurückzulegen.

Allerdings stellt sich durch diese Massnahme die dringende Frage nach zusätzlichem Raum für die Schule. Vor diesem Hintergrund würde ich gerne von Ihnen erfahren, welche konkreten Massnahmen Sie planen, um die erforderlichen zusätzlichen Räume zu schaffen oder alternativ das Platzproblem anderweitig zu lösen.

Réponse du Conseil communal

Der Gemeinderat ist sich der Problematik des Raumbedarfs am Schulstandort Schönberg, der die französisch- und die deutschsprachige Primarschule umfasst, bewusst.

Der Druck auf den Standort ist zu einem grossen Teil auf das zurückzuführen, was im Richtplan der schulischen Infrastruktur 2021-2026 (S. 14-15) als "erweiterte Bedürfnisklausel" beschrieben wurde, nämlich: Bei Renovationen, Umbauten oder beim Bau von Schulgebäuden ist es zudem notwendig, die Bedürfnisse der verschiedenen Berufe zu berücksichtigen, die im schulischen Umfeld arbeiten, wie jene der Schulsozialarbeit, des schulärztlichen Dienstes, der Abteilungen für Logopädie, Psychologie und Psychomotorik.

Tatsächlich bestimmt Artikel 63 Abs. 4 des Schulgesetzes (SchG; SGF 411.0.1), dass die Leistung [der Logopädie, Psychologie und Psychomotorik] in der Regel direkt am Schulstandort erbracht werden muss.

Im November 2022 lehnte der Staatsrat in der Antwort auf die Motion 2022-GC-117 "Laisser le libre choix aux régions d'organiser le lieu de la prestation SLPP" der Grossräte Anne Meyer Loetscher und Savio Michellod die Motion ab und wies im Übrigen darauf hin, dass er "Verständnis für die SLPP gezeigt hat, da er nie Fristen für eine allgemeine Umsetzung von Art. 63 genannt hat, sondern auf die wertvolle Zusammenarbeit der Gemeinden und der SLPP gesetzt hat."

All diese Bedürfnisse an den Schulstandorten der Stadt Freiburg zu integrieren, ist eine Herausforderung, die seit dem Inkrafttreten des Gesetzes im Grossen und Ganzen bewältigt werden konnte. Die Stadt Freiburg konnte diesen Paradigmenwechsel, der auf kantonaler Ebene beschlossen wurde, an den meisten Standorten umsetzen, auch für die Schulsozialarbeit und die Schulmedizin, was noch nicht im gesamten Kanton der Fall ist.

Um konkret auf den Standort Schönberg einzugehen:

- Die deutschsprachige Psychologin und die Logopädin sind am Standort anwesend und teilen sich ein Büro.
- Auf der Ebene der französischsprachigen Schüler besteht das therapeutische Team aus vier Logopädinnen, zwei Psychologinnen und einer Psychomotorikerin, die seit 2018 in Flos Carmeli, Route Saint-Barthélemy 18, lokalisiert sind.

Die Entscheidung, die Therapien für französischsprachige Schüler in Flos Carmeli durchzuführen, wurde 2018 getroffen, um über Räumlichkeiten in der Nähe der Schule verfügen zu können, da es am Standort keine ausreichenden Räumlichkeiten für so viele Therapeuten gibt.

Langfristig und wie in der [Bilanz zur Legislaturhalbzeit des Richtplans der schulischen Infrastruktur](#) (S. 9) erwähnt: An den Gebäuden A, B, C und D (Sporthallen) wird eine Renovierung vorgenommen werden. Die Studien werden sich also auf die Renovierung der bestehenden Gebäude, die Integration der ausserschulischen Betreuung auf dem Gelände, die Aussengestaltung, Überlegungen zu den Sporthallen und den Bau eines neuen Gebäudes beziehen.

In der Zwischenzeit werden punktuelle Verbesserungen analysiert und eine feinere Koordination zwischen der Schule und Flos Carmeli angestrebt, um die Auswirkungen der Verschiebungen zu minimieren.

Der Gemeinderat ist vom Nutzen der Therapien am Schulstandort für die Kinder überzeugt. Sie ermöglichen es dem Kind, sie leichter in den Schulalltag zu integrieren, aber auch eine reibungslosere Zusammenarbeit zwischen den Therapeuten und der Schule. Er hält daher an dem Ziel fest, die Therapien auf dem Schulgelände integrieren zu können, auch wenn eine vollständige Lösung vermutlich nicht ausserhalb der vorgesehenen Massnahmen im Rahmen der Renovierung und Erweiterung des Standorts Schoenberg gefunden werden kann.

Seewer Leyla (PS). Etant donné que ma collègue, Denise Cardoso de Matos-Berger n'est pas présente, elle m'a chargée de vous lire sa réponse: "Vielen Dank für ihre Rückmeldung zu meinem Anliegen bezüglich des Platzproblems an der Primarschule Schoenberg Heitera. Während ich ihre detaillierte Antwort schätze, bedaure ich, dass meine Frage nach konkreten Massnahmen zur Lösung des Raumbedarfs nicht vollständig beantwortet wurde. Es ist zwar erfreulich zu hören, dass der Gemeinderat langfristige Renovierungs- und Erweiterungspläne verfolgt, jedoch bleibt unklar wie die akute Raumknappheit in naher Zukunft bewältigt werden soll. Ich hoffe, dass der Gemeinderat diesen Angelegenheiten weiterhin die gebührende Aufmerksamkeit schenkt und rasche Massnahmen ergreift um die Situation zu verbessern".

- n° 230 de M. François Miche (PS) relative aux offres d'emploi publiées par l'administration communale

Steiert Thierry, syndic. Dans le cadre du processus recrutement actuel à la Ville de Fribourg, les annonces pour les postes de droit public sont systématiquement publiées dans les journaux de "La Liberté" (version française) et des "Freiburger Nachrichten" (version allemande).

Les annonces sont également publiées sur le site Internet de la Ville. Différents canaux de communications sont sélectionnés en sus, selon les profils recherchés (ex. Jobup, LinkedIn, journaux spécialisés etc.).

La Ville de Fribourg et le Service des ressources humaines en particulier reconnaissent l'importance de l'égalité des genres. Dans la forme actuelle des annonces, il est précisé, dans l'intitulé du poste, la fonction, le taux d'occupation souhaité ainsi que l'ouverture du poste tant aux hommes qu'aux femmes (H/F).

La Ville de Fribourg et le Service des ressources humaines en particulier s'engagent à promouvoir l'égalité des genres et à prendre des mesures concrètes pour y parvenir.

La mise en place du Portail emploi de la Ville (2020) permet aujourd'hui à chaque personne intéressée de postuler en ligne. Un projet RH sera mis en place fin 2024, avec notamment la préparation d'une politique de recrutement et une analyse sera menée afin d'évaluer le processus de recrutement dans son ensemble. Le modèle d'annonce actuel sera ainsi revu et permettra de garantir une représentation équitable des genres et le respect de l'inclusivité.

En adoptant des pratiques qui reconnaissent la diversité des genres, le Service des ressources humaines entend renforcer la culture organisationnelle et favoriser ainsi le recrutement des meilleurs talents quel que soit leur genre.

Pour rappel, la Ville de Fribourg est certifiée Equal Salary et notre personnel est composé de bien plus que 50% de femmes.

Miche François (PS). Je remercie M. le syndic pour l'excellent travail qu'il a fait. Depuis l'intervention, des corrections ont déjà été apportées, et je trouve ça magnifique. Cela étant, j'ai remarqué lorsqu'il s'agit des annonces pour les apprenti·e·s, quelque fois les reports ne sont pas faits pour la gente féminine, et quelques fois les germanophones n'ont pas accès aux même annonces. J'ai remarqué

qu'ils étaient oubliés. Je m'étais dit que si on pouvait corriger cette petite chose, cela serait magnifique.

- n° 231 de M. François Miche (PS) relative à la mise à jour des règlements de location de salles communales

Steiert Thierry, syndic. Il est vrai que certains règlements concernant la location de locaux datent un peu. J'ai ici un tableau, je vous fais grâce d'une lecture intégrale de ce tableau mais, par exemple, il y a des règlements, notamment celui concernant la mise à disposition des sociétés, groupements ou associations, des locaux de protection civile de l'école du Jura qui a été adopté le 8 février 1977; le règlement de la grande salle du cycle d'orientation de Jolimont adopté le 1^{er} juillet 1987 et modifié le 11 décembre 1990; le règlement d'utilisation de la salle polyvalente de l'école de la Vignettaz adopté le 2 octobre 1979; et quelques autres règlements. D'autres règlements, en revanche, ont été adoptés ou révisés très récemment notamment ceux concernant le Werkhof, l'espace TARA, L'atelier (ex Musée Gutenberg) ou la salle communale de Saint-Léonard.

Les Services de la Ville de Fribourg, notamment les Services des finances et urbanisme et architecture mènent actuellement des réflexions visant à harmoniser les processus et les règlements relatifs aux locaux et infrastructures mises à disposition, dans le but d'offrir une plus grande clarté pour les utilisateurs ainsi qu'une amélioration de l'efficience au sein de l'administration. Ces réflexions incluent également la mise en place de logiciels pour la gestion immobilière notamment la gérance et le facility management (désolé pour l'anglicisme). Les travaux sont en cours et devraient permettre de rapidement présenter des améliorations dans ce domaine.

Le Service juridique a également été sollicité par le Service des sports pour la révision des règlements d'utilisation des installations sportives. Cela étant, compte tenu de la charge de travail actuelle, essentiellement liée à la révision du PAL, le Service juridique ne pourra pas entreprendre ces travaux avant le 2^{ème} semestre 2024.

Miche François (PS). À force de compter les années on remarque que cela évolue, et ça évolue dans le bon sens, donc je félicite M. le syndic.

E. Nouvelles questions

- n°232 de M. Raphaël Fessler (Le Centre/PVL) relative à l'offre d'emploi pour un·e chef·fe du secteur Développement organisationnel

Fessler Raphaël (Le Centre/PVL). L'offre d'emploi parue dans "La Liberté" du 15 avril dernier suscite réflexions et questions:

Je vous en fais une lecture partielle. Le titre: "Responsable du secteur Développement organisationnel au sein du Service des ressources humaines, secteur Développement organisationnel".

Afin de soutenir notre vision RH, vous contribuez au développement des stratégies de formation, de recrutement et de la marque employeur et vous gérez la mise en œuvre de projets innovants. Vous proposez, déployez et communiquez la politique de formation adaptée aux enjeux de la Ville de Fribourg en collaboration avec le Conseil communal, les chefs de service, la cheffe de service RH, les conseillères RH et mettre en place des outils de formation utiles aux collaborateur·trice·s. Vous élaborez et déployez la politique de recrutement de la Ville de Fribourg en collaboration avec le·la spécialiste recrutement dans le but de sélectionner, attirer et recruter les personnes les mieux qualifiées pour occuper les postes actuels et futurs.

Je m'arrête ici à la moitié de l'énoncé de la haute mission de ce recruteur performant, très recherché.

La formulation de l'annonce est un petit bijou de baragouinage, bref, une belle matière à sketch pour un humoriste et qui ressemble à un charabia alambiqué pseudo chasseur de tête pour une multinationale, alors que l'on recherche simplement un·e adjoint·e à la cheffe RH.

Le budget 2024 annonce l'engagement de 32 EPT. Les mauvaises langues diront qu'il faudrait plutôt un coupeur de tête qu'un chasseur de tête. Plus sérieusement. Oui, l'annonce vise un public-cible bien précis, mais elle pourrait être un peu plus intelligible. Quelle lecture en fera le·la contribuable par rapport à la gouvernance de la ville par ses élu·e·s?

D'où les questions:

1. Pourquoi pas une annonce brève qui renvoie, pour le détail de la mission et du profil, au site internet comme le pratique l'Etat, avec à la clé une économie potentielle de plusieurs dizaines de milliers de francs cette année?
2. La Ville a-t-elle vraiment besoin d'un super-recruteur? Un super-spécialiste en gestion d'image par contre ne serait pas de trop. Ce n'est pas moi qui le dit, ce sont les mauvaises langues.

Il sera répondu à cette question lors d'une prochaine séance.

- n° 233 de M. Thierry Pochon (Vert·e·s) relative aux travaux de rénovation de la place de jeux du Domino

Pochon Thierry (Vert·e·s). C'est en tant qu'élu de Pérrolles que je m'adresse au Conseil communal. Le centre névralgique du quartier social est le parc du Domino. Pour les enfants et les familles, c'est la place de jeux du jardin du Domino. Où en sont les travaux qui sont à l'arrêt depuis longtemps?

Moussa Elias, directeur de l'Edilité. Comme vous avez pu le constater lorsque vous êtes passés ces derniers jours à la place du Domino, on a installé une affiche qui informe sur l'état d'avancement des travaux, à savoir qu'il est prévu actuellement que la première partie de la place de jeux soit ouverte en été et que la fin des travaux ait lieu à l'automne 2024. Il faut savoir que le planning initial a pris un petit peu l'eau, puisque le Secteur des parcs et promenades a été fortement mis à contribution, notamment avec la crue en novembre et la remise en état des berges de la Sarine, suite à ces crues. Cela a fait, entre autres que le planning initial n'a pas pu être adapté. Il faut préciser que de toute manière, il a toujours été prévu, en ce qui concerne les plantations d'arbres, de les effectuer en

automne et pas en début d'année. Il y aura une première ouverture. Les enfants pourront profiter des jeux.

Je me permets d'anticiper une prochaine question qui est souvent posée concernant les jeux. Les jeux sont issus de la démarche participative qui a été faite avec les habitant·e·s du quartier notamment. Au point de vue sécuritaire, c'est contrôlé, il n'y a pas de dangers à ce niveau-là. La Ville de Fribourg fait toujours attention à cette place de jeux, mais aussi pour toutes les autres places de jeux de la ville.

Pochon Thierry (Vert·e·s). Je suis moyennement content de la réponse. Je devrai encore attendre un petit moment avec mon petit gars.

- n° 234 de Mme Anne-Elisabeth Cattaneo-Python (Le Centre/PVL) relative à la maquette 3D de la ville de Fribourg à l'Espace 1606, au Werkhof

Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL). Wir haben mit Studenten im Werkhof den Stadtplan "Martini" besucht. Leider erfolgt der Wechsel der Untertitel zu schnell und oftmals kann man den Satz nicht fertiglesen bevor schon die nächste Erklärung folgt.

Meine Frage: Wäre es möglich dies zu ändern?

Steiert Thierry, syndic. Zu dieser Frage wäre eigentlich Herr Vize-Stadtammann L. Dietrich zuständig. Jedoch kann ich dazu sagen, dass sie nicht in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates fällt, sondern in denjenigen des Werkhof Firma. Wir können nicht direkt intervenieren oder antworten. Hingegen können wir dieser Frage nachgehen und Hr. L. Dietrich, Vize-Stadtammann kann die Frage dem Vorstand des Vereins unterbreiten um zu prüfen ob eine Verbesserung erfolgen kann.

Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL). Ich bin mit der Antwort zufrieden.

- n° 235 de Mme Anne-Elisabeth Cattaneo-Python (Le Centre/PVL) relative à la possibilité de publier les numéros téléphones utiles en rapport à une situation de précarité

Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL). Einige Personen aus der Bevölkerung haben mich angefragt ob es möglich wäre der gesamten Bevölkerung wichtige Adressen oder Telefonnummern im Zusammenhang mit einer prekären Situation bekannt zu machen (z. B. Vinzenzverein, Caritas, Accueil Ste-Elisabeth, Banc public, usw.). Ein ähnlicher Ansatz wird in der Zeitung "La Liberté" unter "numéros utiles" verfolgt.

Meine Frage: Wäre es möglich solche Telefonnummern oder Adressen im Mitteilungsblatt 1700 zu veröffentlichen? Der Vorteil des Mitteilungsblattes wäre, dass es jeder Einwohner der Stadt erhält ohne es zu abonnieren.

Steiert Thierry, syndic. Nach einer kurzen Abklärung kann ich sagen, dass es möglich wäre solche Telefonnummern im Mitteilungsblatt 1700 zu veröffentlichen. Wir müssen dies noch näher prüfen mit dem Kommunikationsbeauftragten der Stadt.

Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL). Ich bin mit der Antwort zufrieden.

- n° 236 de Mme Camille Goy (Vert·e·s) relative à la manière dont la Commission sociale a adapté sa pratique à la suite de l'arrêté du Tribunal fédéral 8C_42/2023

Goy Camille (Vert·e·s). Fin 2023, le Tribunal fédéral rendait un arrêt dans lequel il estimait que la Commission sociale de la Ville de Fribourg avait eu tort de couper l'aide à une famille qui n'avait pas déménagé dans un appartement au loyer correspondant aux normes de l'aide sociale. Le Tribunal fédéral expliquait que la Commission aurait dû uniquement ne pas prendre en charge la part trop élevée du loyer et n'aurait pas dû couper l'entier de l'aide sociale.

Par ailleurs, le Tribunal fédéral relevait qu'il est contraire au droit fédéral de compter comme revenus des parents toutes les ressources du fils majeur de la famille, vivant sous le même toit.

De quelle manière la Commission sociale et le Service de l'aide sociale de la Ville de Fribourg ont-ils adapté leur pratique pour donner suite à cet arrêt du Tribunal fédéral?

Il sera répondu à cette question lors d'une prochaine séance.

- n° 237 de M. David Krienbühl (PLR) relative au stationnement durant les matchs du Hockey Club Fribourg-Gottéron

Krienbühl David (PLR). La question concerne le stationnement sur le domaine public extérieur dans le cadre des matchs du HC Fribourg-Gottéron.

- Quelle est la base légale utilisée pour taxer de manière forfaitaire à un prix de CHF 10.- le stationnement sur le domaine public extérieur lors des matchs du HC Fribourg-Gottéron?
- Quels sont les frais engagés lors d'un match du HC Fribourg-Gottéron notamment en lien avec le concept de sécurité?
- A combien ces frais engagés sont-ils chiffrés par match ou sur la globalité d'une saison de hockey?
- Quelle est la rubrique impactée au niveau des comptes de la Ville?
- Combien de véhicules sont concernés pour chaque match et paient cette taxe forfaitaire de CHF 10.-?
- Quelles sont finalement les recettes générées par cette taxe forfaitaire de CHF 10.- par match ou sur une saison de hockey?
- Quelle est la rubrique impactée au niveau des comptes de la Ville?
- Est-ce que le prélèvement de cette taxe forfaitaire de CHF 10.- est proportionné?
- Y'a-t-il d'autres événements où cette taxe forfaitaire de CHF 10.- est appliquée? Si oui, lesquels?

Il sera répondu à cette question lors d'une prochaine séance.

- n° 238 de M. David Krienbühl (PLR) relative à la date d'entrée en vigueur du règlement général de police (RSVF; 300.1)

Krienbühl David (PLR). La question concerne le nouveau règlement général de police (RGP) que nous avions validé en juillet 2023 au sein de notre Conseil. Celui-ci a été récemment approuvé par la Direction de la sécurité, de la justice et du sport (DSJS), ce qui est une étape importante pour un règlement communal. La balle est donc désormais à nouveau dans le camp de la commune et de ses différents services.

Différentes associations de la Ville s'impatientent et m'ont sollicité pour savoir où en était le processus, mais surtout pour savoir à quelle date ce fameux RGP entrera en vigueur afin de planifier au mieux leurs futures manifestations, respectivement d'établir leurs budgets au plus juste. Il serait dans ce sens appréciable que le Conseil communal informe clairement à ce propos au sujet de la date d'entrée en vigueur de ce RGP.

Nobs Pierre-Olivier, directeur de la Police locale et de la Mobilité. M. D. Krienbühl a raison. La DSJS a approuvé le règlement avec une petite subtilité, il y a juste un élément contraire au droit supérieur qui ne pourra pas être appliqué, lequel concerne notamment les crédits à la consommation. D'une manière générale, mise à part de cette partie précise, le règlement a bel et bien été approuvé. Pourquoi il n'est pas encore mis en vigueur? Parce que ce règlement demande encore passablement de travaux administratifs, comme par exemple la mise à jour, la reformulation de différents formulaires en collaboration avec le Service juridique et d'autres services, les mises à jour des modèles pour les autorisations et la facturation, etc. Pour ce nouveau règlement, toute une mise en place administrative doit se faire de manière à ce que, quand le Conseil communal appuiera sur le bouton "Start", il n'y a pas seulement le règlement qui sera en vigueur, mais bel et bien tout le processus et tout le déroulé, l'information du/de la collaborateur·rice de manière à ce que tout se déroule parfaitement. Il y a également un autre élément qui prend du temps. Le Conseil général avait demandé que l'on mette en place un concept de durabilité en lien avec les manifestations. C'est une bonne chose, mais ce concept doit être développé par les services communaux de manière transversale. Tout cela prend du temps. En principe, sous réserve que tous ces travaux administratifs soient prêts, le Conseil communal entend mettre en vigueur ce règlement le 1^{er} janvier 2025.

Krienbühl David (PLR). Je m'en réjouis. Vive le nouveau règlement au 1^{er} janvier 2025!

- n° 239 de M. Jérémie Stöckli (Vert·e·s) relative au déploiement de chauffages à énergie renouvelable dans les quartiers historiques de la ville

Stöckli Jérémie (Vert·e·s). En Suisse, en 2022, 60% des bâtiments d'habitation étaient chauffés aux énergies fossiles (mazout et gaz). Ce chiffre est encore plus élevé dans les quartiers historiques, notamment en Basse Ville et dans le quartier du Bourg. L'objectif étant de sortir des énergies fossiles, ces bâtiments devront se tourner vers d'autres sources de chaleur. Cependant, la protection du patrimoine limite fortement les options dans ces quartiers: les panneaux solaires thermiques y sont plus ou moins interdits, les pellets nécessitent un espace de stockage rarement disponible dans des bâtiments anciens et l'installation de pompes à chaleur air-eau en façade est également fortement restreint. Mes questions sont donc les suivantes:

1. Quelles sont les types de chauffage renouvelables acceptés dans les quartiers historiques et sous quelles conditions?
2. Pour les bâtiments sans cour intérieure ou autre accès au sol, est-ce que des droits de forage dans l'espace public (routes) peuvent être accordés pour des pompes à chaleur géothermiques et sous quelles conditions?
3. Est-ce qu'il est prévu que le chauffage à distance se développe dans ces quartiers? Si oui à quel horizon temporel? Et si non, pour quelles raisons et quelle marge de manœuvre possède la Ville pour influencer cette décision?

Il sera répondu à cette question lors d'une prochaine séance.

- n° 240 de Mme Véronique Grady (PLR) relative aux travaux de révision du plan de mobilité

Grady Véronique (PLR). A la question n° 33, déposée par M. Gérald Collaud en 2021, le Conseil communal soulignait dans sa réponse qu'une révision du plan de mobilité était en cours et sa mise en œuvre planifiée pour 2022-2023.

- Où en est cette révision?
- En vertu de la loi sur la mobilité du 5 novembre 2022, et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023, "Toute entreprise et administration publique de plus de 50 employés dispose d'un plan de mobilité afin de définir et optimiser les déplacements qu'elle provoque". Quelles mesures prévoit notre Ville pour améliorer l'empreinte carbone de ses salariés?

Il sera répondu à cette question lors d'une prochaine séance.

- n° 241 de Mme Margot Chauderna (Vert·e·s) relative à l'allaitement dans l'espace public en ville de Fribourg

Chauderna Margot (Vert·e·s). Il y a une dizaine de jours, une maman ayant souhaité allaiter son enfant aux Bains de la Gruyère s'est fait réprimandée. En effet, un employé lui a demandé de se déplacer pour ne pas déranger, sous prétexte qu'elle ne pouvait pas exposer son corps comme ça.

Même si cela concerne une entreprise privée dans une autre commune, cet exemple pose le problème de la sexualisation et du contrôle du corps des femmes et des personnes allaitantes. Plus largement, il amène la question des tenues acceptables et acceptées dans des espaces comme les piscines. Légalement, l'allaitement maternel est autorisé partout en public en Suisse. Nous sommes plusieurs dans le groupe des Vert·e·s, dont des personnes plus directement concernées que moi, je l'avoue, à nous être demandé: qu'en est-il en ville de Fribourg? En d'autres termes, est-on dans le même bain qu'à Charmey? Les règlements des piscines du Levant et de la Motta ne sont pas clairs à ce sujet. Ma question est donc la suivante: avez-vous connaissance de cas similaires à ce qu'il s'est passé à Charmey? Et si de tels cas devaient survenir, quelle est la politique de la Ville?

Nobs Pierre-Olivier, directeur de la Police locale et de la Mobilité. Exceptionnellement, je vais mettre en partie ma casquette de président du Conseil d'administration des Bains de la Motta. Ce que je peux dire, c'est qu'aucun cas similaire à celui qui a été relaté dans la presse, ou ceux que vous thématisez, n'a été remonté au Conseil communal. Comme il s'agit d'un acte naturel, il n'y a aucun problème pour allaiter dans les installations publiques sportives de la ville de la Fribourg.

Chauderna Margot (Vert·e·s). Je suis satisfaite de la réponse.

- n° 242 de M. David Aebischer (PLR) relative à la distinction entre la classification fonctionnelle et celle par nature en matière budgétaire

David Aebischer (PLR). Je m'exprime au nom du parti libéral-radical et me permets de rebondir sur la réponse à la question n° 222. Le Conseil communal, dans sa réponse, parle à la fois de classification fonctionnelle et de classification par nature. Il se base sur la classification fonctionnelle pour prendre ses décisions et pour fixer son budget. Je souhaite savoir dans quel texte légal il est dit que l'on doit utiliser la classification fonctionnelle ou la classification par nature, ou les deux. Qu'est-ce qui est décidé par le Conseil général ou par le Conseil communal?

Il sera répondu à cette question lors d'une prochaine séance.

- n° 243 de M. Pascal Wicht (UDC) relative à l'état du bâtiment de 1970 du CO de Jolimont

Wicht Pascal (UDC). J'ai eu l'occasion de me rendre dans le bâtiment 1970 du CO de Jolimont à plusieurs reprises cette année, une première fois en janvier et une seconde fois le week-end dernier. A ces deux reprises, j'ai dû constater que ce bâtiment, à tout le moins son sous-sol au niveau de la salle Michel Ducarroz, était dans un état de délabrement assez incroyable pour un bâtiment public, une école.

Ainsi, à titre d'exemple, dans les toilettes à disposition des élèves ainsi que des usagers de la salle Ducarroz, le 90% des lavabos sont inutilisables, car il manque les poignées des robinets. En janvier, je me suis dit que c'était temporaire et que cela allait être corrigé rapidement, mais j'ai constaté la même chose le week-end dernier. Rien n'a évolué dans l'intervalle. C'est un élément parmi d'autres, qui tente à montrer que ce bâtiment est non seulement vétuste, mais carrément insalubre, ceci même si un crédit a été voté pour des travaux dans le cadre du budget 2022.

Je conçois bien que l'avenir du bâtiment de Jolimont n'est pas encore clair et qu'il ne s'agit pas de faire des gros travaux tant que nous ne savons pas ce qu'il va advenir de ce bâtiment dans les années à venir. Toutefois, les éléments constatés ne concernent pas des travaux de transformation, mais simplement de l'entretien courant.

Mes questions sont donc les suivantes:

1. Où en est-on dans les réflexions au sujet de l'affectation future de ce bâtiment, lorsque le nouveau CO de Givisiez sera ouvert?
2. Comment se fait-il qu'une école qui est encore en fonction puisse être dans un tel état de délabrement, y compris en ce qui concerne l'entretien courant?
3. Que compte faire le Conseil communal pour garantir aux élèves du CO de Jolimont qu'ils puissent disposer d'un bâtiment répondant aux conditions les plus élémentaires, notamment en termes d'hygiène?

Il sera répondu à cette question lors d'une prochaine séance.

- n° 244 de M. Jean-Pierre Wolhauser (PLR) relative à l'opportunité de rééditer la brochure officielle de la Ville de Fribourg

Wolhauser Jean-Pierre (PLR). Les habitants de la ville ont reçu dernièrement dans leur boîte aux lettres la brochure "Fribourg et district", 14^{ème} édition 2024", éditée par PROINFO CH AG. Sans entrer dans le détail, cette brochure, rédigée uniquement en français, contient des erreurs et est incomplète à la fin, sous "Partis politiques".

Pour rappel, la Ville de Fribourg avait édité, il y a quelques années, une brochure contenant des textes en français et en allemand, avec des listes d'adresses, d'une autre qualité. L'ouvrage étant daté 2016-2018, le Conseil communal pense-t-il mettre à jour la brochure destinée aux habitants, acteurs économiques, sociaux et culturels, ainsi qu'au personnes séjournant en ville et l'éditer à nouveau? Je pense que l'assistance dans cette salle en serait heureuse.

Steiert Thierry, syndic. La brochure publicitaire évoquée est issue d'une initiative privée, d'une entreprise commerciale, à savoir PROINFO CH AG. La Ville n'a pas du tout participé à l'élaboration de cette brochure. Elle n'a pas été informée, ni même consultée à son sujet. Il s'avère en effet que cette brochure comporte de nombreuses inexactitudes et erreurs. La Ville de Fribourg tient par conséquent à se distancier de cette démarche. La seconde brochure avait en effet été élaborée en collaboration avec une entreprise privée en 2016. Les besoins de la population pour une telle brochure ne sont désormais plus avérés. Les habitudes ont évolué et les habitant·e·s de la ville trouvent ces informations directement sur internet, notamment sur le site internet officiel de la Ville et également en partie dans le 1700. L'avantage est que les données et informations sont en permanence actualisées, ce qui n'est pas le cas d'une brochure papier, dont les informations sont rapidement dépassées et obsolètes. Il n'est donc pas jugé opportun de rééditer une telle brochure.

Wolhauser Jean-Pierre (PLR). Je suis partiellement satisfait de la réponse. Je comprends les raisons, mais tout le monde n'a pas accès à internet.

- n° 245 de M. Jean-Pierre Wolhauser (PLR) relative à l'extinction de l'éclairage public entre minuit et 5 heures du matin en ville d'ici à fin 2028

Wolhauser Jean-Pierre (PLR). Selon l'ordonnance modifiant le règlement sur l'énergie, le nouvel article 34a, qui traite de l'éclairage public et qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2023, prescrit qu'entre minuit et 05.00 heures les communes pratiquent l'extinction nocturne complète ou dynamique de l'éclairage public. Des exceptions sont possibles. Selon l'article 15a al. 5 Len, les communes peuvent fixer par voie de règlement des exigences particulières à l'efficacité énergétique, la luminosité et les heures de fonctionnement destinées aux éclairages publics.

Le Conseil général de Villars-sur-Glâne a décidé, le 14 décembre 2022, l'extinction de l'éclairage public de 01.00 à 05.00 heures, soit en dehors des heures de fonctionnement des transports publics. Le Conseil communal a mis cette décision en vigueur le 14-15 avril 2024. "La Liberté" a fait paraître un article à ce sujet. La décision du législatif de Villars-sur-Glâne a été prise pour limiter au possible l'impact de la crise énergétique sans précédent. Elle anticipe la mise en œuvre du plan lumière et du plan climat communal.

Me basant sur le rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 40 (2021-2026) de Mmes et M. Amélie Baechler, Josée Cattin-Kuster et Marc Vonlanthen demandant d'étudier la possibilité de renforcer la lutte contre la pollution lumineuse nocturne et par rapport aux démarches entreprises en ville pour diminuer la pollution lumineuse nocturne, je me permets de poser les questions suivantes:

1. Quel est l'état d'avancement du règlement lumière et de la modification du règlement sur les enseignes?
2. Y a-t-il d'autres lampadaires que ceux annoncés dans un reportage de la RTS du 4 novembre 2022, sur les 3'000 que compte la ville, qui ont été éteints entretemps?
3. Est-ce que le Conseil communal entend proposer prochainement une mesure forte pour éteindre l'éclairage public de 01h00 à 05h00? L'extinction est l'une des six politiques d'éclairage qui figurent dans la stratégie lumière. Elle serait un signal fort pour économiser de l'énergie, qui est devenue chère ces dernières années et elle serait une mesure bienvenue pour la faune.

Moussa Elias, directeur de l'Edilité.

1. Au sujet de l'état d'avancement des deux règlements, les travaux sont en suspens, cela pour deux raisons essentielles. D'une part, la tâche prioritaire du Service juridique de la Ville est de finaliser le paquet PAL. C'est la raison pour laquelle certains autres dossiers sont mis en suspens. D'autre part, suite à l'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2023 de la nouvelle disposition de l'article 15a de la loi cantonale sur l'énergie, et celle du règlement d'application au 1^{er} juillet 2023, la Commune souhaite d'abord mettre en œuvre les nouvelles dispositions cantonales, avant d'éventuellement adapter sa réglementation communale pour des mesures supplémentaires. Celles-ci seront à priori plus restrictives. L'inverse ne sera pas possible. On devra d'abord mettre en œuvre ce qui a été réglé au niveau cantonal, après un temps

d'expériences et de retours d'évaluation sur la mise en œuvre des dispositions cantonales, puis, le cas échéant, adapter de nouveau notre règlementation communale.

2. Depuis le reportage télévisuel, plusieurs projets d'adaptation de l'éclairage ont été réalisés, par exemple l'extension du balisage et détection, qui visait à mettre l'éclairage en conformité à la stratégie lumière de la Ville. Ceci a également permis une mise en conformité en regard de la loi sur l'énergie. Ce sont ainsi plus de 180 points lumineux qui sont désormais conformes à la nouvelle loi sur l'énergie. De plus, les mandats ont été donnés pour l'adaptation de près 150 points lumineux supplémentaires. Ces travaux devraient être effectués durant le premier semestre 2024.
3. L'éclairage public dans une ville doit répondre évidemment à plusieurs enjeux (sécurité, sécurité routière, vie nocturne, notamment) et ils ne sont pas toujours compatibles dans un tissu urbain avec une extinction totale de tout éclairage public entre minuit et 05.00 heures, comme préconisé par la loi cantonale. Cela est d'ailleurs aussi admis par le Service cantonal compétent. En outre, et comme déjà évoqué dans cette enceinte lors du débat budgétaire le 12 décembre 2023, suite à une question portant sur la même thématique, le Conseil général a validé un crédit d'investissement sous la rubrique 560.5290.85, intitulée "Etude sur l'évolution de l'infrastructure éclairage public", ceci dans l'optique de mettre en conformité l'ensemble des points lumineux de la ville d'ici fin 2028. Cette étude est actuellement en cours et permettra de définir le plan de déploiement de l'assainissement de l'éclairage pour ces quatre prochaines années. Cette étude définira pour chaque les plus de 3'000 points lumineux de la ville la politique d'éclairage à appliquer. Si une extension n'est pas envisageable, une demande de dérogation sera déposée auprès du Canton. Cela se fait en étroite collaboration entre les Services communaux et cantonaux.

Wolhauser Jean-Pierre (PLR). Je vous remercie de la réponse.

F. Autres interventions

Cattaneo-Python Anne-Elisabeth (Le Centre/PVL). Je fais des visites d'anniversaire aux personnes âgées de 80 ans et plus pour l'aumônerie paroissiale allemande. Certaines personnes sont très reconnaissantes d'avoir reçu des appels téléphoniques de la paroisse pendant la période du covid et d'avoir été informées, l'année dernière, des mesures importantes à prendre en période de canicule.

Ich möchte auch Frau Präsidentin des Generalrates für die gute Führung durch das Jahr danken. Ein Dankeschön richte ich auch an Generalrat David Krienbühl und allen freiwilligen Helfer*inne*n, die uns Freiburger*inne*n und der ganzen Schweizerbevölkerung letzten Sonntag dieses grossen Unihockeyfest in der BCF-Arena ermöglicht haben. Am Sonntag wäre ein "abrigare" bei der Haltstelle Poya, nützlich gewesen.

Rugo Claudio (PA). J'ai entendu parler du règlement de police, et cela m'a rappelé un souvenir. Il y a trois ou quatre ans, j'ai rencontré un musicien de rue, qui jouait avec très peu de moyens techniques. Sa prestation m'avait plu et je l'avais enregistré, ou même filmé, devant La Poste. Le mois dernier, je l'ai retrouvé à Fribourg, à 05.30 heures, devant La Tuile, où il avait passé la nuit. Il partait avec sa

guitare à Berne et nous avons discuté en italien, vu que les Roumains s'expriment plus en italien qu'en français. Je lui ai demandé s'il avait joué à Fribourg et il m'a répondu que non. Il s'était rendu à la Police locale, qui ne l'a pas autorisé à jouer. Mmes et MM. les membres du Conseil général, c'est à cause de vous que cette personne n'a pas pu pratiquer de la musique en ville de Fribourg. La Police locale ne l'a pas autorisé à le faire, car elle respecte le règlement que vous avez voté. Voilà à présent un cas concret. J'ai honte d'être membre du Conseil général de la Ville de Fribourg.

G. Allocution de fin d'année présidentielle

La présidente. Monsieur le syndic, Monsieur le vice-syndic, Madame la conseillère communale, Messieurs les conseillers communaux, Monsieur le président élu, Madame la vice-présidente élue, chères et chers collègues, je ne souhaite pas prolonger la séance inutilement, même si elle est exceptionnellement courte ce soir, j'espère que vous me le pardonnerez. De manière générale, j'ai l'impression d'avoir eu la chance ou parfois aussi un peu la malchance d'avoir vécu des moments exceptionnels durant cette présidence, que ce soit la visite du Conseil municipal de Genève, Fribourg capitale suisse du goût 2023, une alarme incendie, le tournage en direct de l'émission Mise au Point à Bluefactory ou alors encore une panne du vote électronique.

Ces moments et bien d'autres ont rendu mon année de présidence inoubliable, et c'est grâce à vous.

Je vous suis très reconnaissante de la confiance que vous m'avez accordée durant cette année, mais aussi de votre bienveillance (surtout dans mes brefs moments de désorientation dans l'ordre du jour ou dans la prononciation de vos noms, encore toutes mes excuses). Man kann es nicht allen recht machen, aber ich habe versucht, wie in meiner Einführungsrede angekündigt, möglichst pragmatisch, beschwichtigend und im Interesse unseres Rates - wenn nötig wenigstens der Mehrheit der Mitglieder - zu handeln.

J'ai perçu l'ambiance dans ce conseil comme plutôt agréable. Il y a certes des moments plus intenses où l'ambiance peut être un peu plus tendue, comme en fin d'une longue soirée, avec les dernières remarques – par exemple du Parti des artistes – ou encore en vue de votations communales importantes. Mais, à mon sens, cela est normal et fait partie de notre système de démocratie représentative caractérisée par le multipartisme. Les meilleures solutions naissent, selon moi, dans la discussion, voire la confrontation des idées et des convictions, même si cela semble parfois usant et ralentir le processus. Néanmoins, cela doit impérativement se faire dans le respect mutuel, car au final, c'est une collaboration. Nous œuvrons toutes et tous pour la population et une meilleure Ville. J'espère que cela reste le cas pour la suite de notre législature.

Ich möchte dem Gemeinderat für die gute Zusammenarbeit danken. Er war immer zur Verfügung für mich, sei es bei Fragen, Unsicherheiten oder wenn ich bei der Kollekte der Weihnachtsmesse mein Bargeld vergessen habe. Vielen Dank.

Je souhaite aussi remercier le secrétaire de ville adjoint, Mathieu Maridor, ainsi que notre secrétariat, Ingrid Buntschu et Nathalie Marvardi, pour leur soutien compétent tout au long de cette présidence, pour la bonne préparation des séances, le suivi et la patience avec mes réponses parfois tardives. Je tiens aussi à souligner à cette occasion que les problèmes techniques rencontrés durant les séances ne sont aucunement imputables à notre secrétariat.

2021-2026 – Procès-verbal n° 24b de la séance ordinaire du Conseil général
du 23 avril 2024

Je remercie aussi le vice-président, nouveau président élu, Simon Murith, qui a toujours été de bon conseils et d'une grande aide pour moi durant les séances. Merci Simon de m'avoir soutenue durant cette présidence, pour tes idées, nos échanges de vues enrichissants, ta sincérité et d'avoir toujours été présent lors de nos séances de préparation tôt le matin, malgré ta nature un peu moins matinale. Je te souhaite beaucoup de plaisir dans ta nouvelle fonction, profites-en le plus possible, car le temps passe vite, crois-moi.

Toutes mes félicitations encore à la nouvelle vice-présidente élue, Camille Goy, qui exercera cette fonction avec bravoure, j'en suis sûre. Je suis contente, chère Camille, que les femmes restent représentées à la présidence.

Il me reste encore à vous remercier encore une fois toutes et tous et de vous inviter, y compris les visiteurs, à un apéritif organisé à l'occasion de l'élection de notre nouveau président et de notre nouvelle vice-présidente, ainsi que la fin de ma fonction. Je précise que le vin a été généreusement offert par notre Conseil communal.

Un grand merci. Je me permets d'utiliser la clochette pour la dernière fois! (Applaudissements).

La séance est levée à 23.35 heures.

Fribourg, le 13 mai 2024

MM/nm/ib/jf

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

La présidente:

Sonja GERBER



Le secrétaire de Ville adjoint:

Mathieu MARIDOR