



Intérêts du quartier de la Neuveville

Assemblée Générale Extraordinaire 2017

Jeudi 9 novembre 2017

Salle paroissiale St-Jean

Présidente : Madame Fabienne Dominique Curty
Secrétaire : Madame Marie Boillat
Représentants de la Ville : M. Nobs, conseiller communal
M. Bussard, Ville de Fribourg, service de la mobilité
M. Clément, Ville de Fribourg, service de la mobilité

1. Salutations et bienvenue

La Présidente souhaite la bienvenue aux représentants de la Ville, M. Nobs, M. Bussard et M. Clément, et aux habitants à l'occasion de l'assemblée générale extraordinaire sur le thème de la mobilité. Elle demande que l'assemblée se déroule dans le calme car cette assemblée a lieu dans le but de calmer les inquiétudes de chacun. Elle informe que l'assemblée sera enregistrée afin de faciliter l'établissement du procès-verbal. Elle invite les personnes qui prennent la parole à annoncer leur nom distinctement.

Les scrutateurs pour la soirée sont Madame Gaby Piller et Monsieur Jean-Noël Gex. Il n'y aura pas de vote décisionnel mais une consultation-sondage des habitants par rapport aux scénarios présentés par la Ville concernant la mobilité dans le quartier.

M. Nobs, conseiller communal, prend la parole. Il souhaite dialoguer avec les habitants et répondre à toutes les interrogations qui se poseront. S'il ne peut pas répondre à certaines questions il fera le nécessaire pour le faire ultérieurement. Le programme de législature a des projets forts : requalification du Bourg, nouvelle patinoire, et surtout projet de requalification de la gare de Fribourg et de ses abords qui a été approuvé démocratiquement et qui est la clé de voûte du programme d'agglomération de troisième génération. Cela implique des modifications des régimes et des flux de circulation qui vont générer des reports de trafic.

M. Clément se présente. Il est stagiaire au service la mobilité depuis février 2017.

M. Bussard fait partie du service de la mobilité de la Ville.

2. Présentation des différents scénarios par la Ville et commentaires des habitants

M. Bussard prend la parole pour présenter les différents scénarios.

Il commence par rappeler les objectifs liés à la mobilité : fonctionnement du réseau, améliorer l'accessibilité à la ville, limiter le trafic de transit à travers la ville. Ces éléments sont traduits dans le projet d'agglomération qui comporte un ensemble de mesures sur les dix communes. La stratégie commune intègre le réaménagement de la gare. Le service de la mobilité est à disposition pour informer sur ce projet. Les objectifs spécifiques à la mobilité sont de favoriser les visiteurs-clients, de « faire avec » le trafic pendulaire et interne (ce trafic existe mais il y a aussi le souhait de changer les habitudes, ce qui prend du temps). L'idée est d'augmenter l'accessibilité et de diminuer le transit.

Le projet de réaménagement va avoir un impact sur le quartier de la Neuveville. Les contraintes liées au projet sont les reports de trafic qui existent déjà. Les charges de trafic ont tendance à être plutôt stables dans l'ensemble mais comportent une part de trafic de transit qui est non souhaitable.

L'idée de cette assemblée est de faire un bilan sur où on en est dans les projets de mobilité, de voir ce qui est envisageable ou non pour la suite.

Il convient d'abord de se rendre compte qu'il existe plusieurs types de trafic : transit, trafic origine - destination, trafic interne. Il est difficile de limiter un type de trafic sans toucher les autres types de trafic. C'est un élément important à prendre en compte. A cause de ce problème des mesures qui affectent aussi les habitants des quartiers, la Ville ne souhaite rien imposer. Dès lors, elle souhaite dialoguer avec les habitants pour prendre en compte les sensibilités différentes existant dans les différents quartiers. L'objectif étant de prendre les mesures les plus adaptées à chaque secteur.

Il propose de présenter un catalogue complet des mesures envisageables en terme de mobilité.

Scénario 1 : ne rien faire et considérer que la situation actuelle comporte à la fois des avantages et à la fois des désavantages.

Scénario 2 : systèmes de sens unique (par exemple à la Grand-Fontaine ou à la Route-Neuve). Ce genre de solution a le défaut de gêner en premier lieu les habitants et d'être incomplet car il n'empêche pas complètement le trafic de transit.

Scénario 3 : obligation de tourner. Cela donne le même type de résultat que les sens uniques.

Scénario 4 : interdiction d'obliquer (par exemple interdiction d'obliquer de la Route-Neuve vers la Grand-Fontaine pour obliger le trafic à aller vers la Neuveville).

Scénario 5 : borne (comme à Lorette par exemple). Cela implique de couper un mouvement de manière assez brutale.

Scénario 6 : borne rétractable fonctionnant selon des tranches-horaires. Cette mesure, tout comme la borne, est une mesure assez radicale qui ne permet pas d'avoir des contrevenants.

Scénario 7 : feux. Ils permettent d'encourager certains flux et d'en dissuader d'autres. Cependant c'est une mesure inadaptée pour la Basse-Ville.

Scénario 8 : modération de trafic (zones 30, zones 20, rétrécissement de routes, rehaussement, peintures sur la route pour dissuader certains mouvements, etc.).

Une alternative pourrait être une requalification du secteur du Pertuis. Il propose de présenter des dessins qui ne sont pas un projet ou un avant-projet mais qui permettent de se faire une idée de ce que cela peut signifier. Ces dessins représentent des revêtements ou des bordures qui peuvent inciter les véhicules à passer à tel ou tel endroit (guides pour le trafic sans interdiction). Tout le monde pourrait aller partout sans affecter

personne, mais l'espace pourrait être transformé pour inciter les voitures à suivre un certain mouvement. Il s'agit d'aménagements visuels. Des expériences ont prouvé que cela peut faire diminuer le trafic de transit du moment que le projet est bien fait. On peut aussi imaginer de coupler la requalification du Pertuis avec de la signalisation (comme « riverains autorisés »). La requalification du Pertuis pourrait améliorer la situation tout en mettant en valeur cet espace, mais il est difficile de dire dans quelle proportion cela réglerait le problème du trafic de transit. Pour mettre en place ces mesures, il faudrait faire des pré-études, puis des études, le tout en collaboration avec les habitants.

Les cinq types de mesures possibles sont donc :

- Rien
- Réaménagement du Pertuis
- Borne/borne rétractable
- Interdiction (sens unique, obligation de bifurquer)
- Modération

Ces différents types de mesures peuvent également être couplées.

Un sixième type de mesure est celui des idées des habitants auxquelles le service de la mobilité n'aurait pas pensé.

Il rappelle qu'ils ne sont pas là pour imposer quelque chose, mais pour définir avec les habitants quelles sont les types de mesures qu'ils estiment les plus appropriées. Il n'y a donc aucun projet de prévu pour le moment, hormis le projet de la gare qui sera opérationnel d'ici 4 ou 5 ans.

Le réaménagement du Pertuis est une mesure un peu plus compliquée que les autres. C'est pourquoi, même s'il n'y a pas encore de projet, à titre préventif, le réaménagement du Pertuis a déjà des crédits prévus dans le plan financier de la Ville, car il faut anticiper dans le cas où cette solution intéresserait des habitants.

Commentaires et questions des habitants :

Martino Toscanelli demande si le projet de la gare est prévu pour 2022. Cela est confirmé par M. Bussard. M. Toscanelli demande si le projet de réaménagement du Pertuis se ferait avant ou après la mise en place du projet de la gare. M. Bussard répond que cela est à définir. Cela peut être avant, ou après, mais aussi de manière synchronisée. Cela serait à voir en fonction des sensibilités des habitants mais cela paraîtrait sensé de coordonner ces deux projets.

Jean-Bernard Schmid demande si c'est un souhait des habitants de la commune de fermer l'avenue de la gare car le problème de trafic semble lié à la fermeture de la gare. M. Nobs répond que c'est le Conseil général, élu par la population et qui la représente, qui a accepté à l'unanimité moins une personne le crédit d'étude pour ce projet. Si la population l'avait souhaité, elle aurait pu organiser un référendum contre ce projet en cas de désaccord, ce qui n'a pas été fait. M. Schmid demande quels seront les avantages de ce projet pour la ville. M. Nobs répond que la gare est le cœur du canton et un pôle central, mais aussi la carte de visite de la ville et du canton. Ce sera aussi le pôle de l'intermodalité. L'entrée du parking de liaison sera situé au sommet de la Route-Neuve. Aujourd'hui, une grande quantité de voitures viennent de Pérolles, passent devant la gare, et vont se parquer à Manor. Avec ce projet, ces mêmes voitures arriveront de Pérolles, tourneront pour aller en direction de la Basse-Ville et iront se parquer au parking de liaison. Il est donc important que le parking de liaison soit mis en place lorsque l'Avenue de la gare sera fermée aux voitures. Cela rendra plus facile l'accessibilité aux transports publics par leurs utilisateurs. M. Bussard complète la réponse à la question de savoir à qui profite ce projet. Sur les 4500 voitures qui traversent la gare, environ 2000 voitures accéderont au parking de liaison dès la mise en place du projet. C'est le nombre de voitures qui seront contrariées par cette décision et qui devront changer leurs habitudes. Si on met ce nombre en relation avec d'autres usagers de ce secteur que sont les utilisateurs des transports publics, il faut mettre en avant que les usagers du train représentent 25000 personnes par jour, et cela va aller en augmentant. Il y a également énormément de personnes qui prennent les bus qui passent tous par la gare. Les utilisateurs de voitures représentent environ 3000 personnes qui devront changer leurs habitudes contre des dizaines de

milliers d'usagers quotidiens de la gare qui verront leur quotidien s'améliorer. L'impact est donc énorme et l'intérêt public est pris en compte.

Isabelle Joye-Boivin demande ce qu'il en sera de l'interdiction de remonter la Grand-Fontaine durant la nuit une fois que la gare sera fermée. Parce que cela pourrait rendre l'accès difficile du côté de Fribourg Nord dès que la Grand-Fontaine est fermée. M. Nobs dit qu'il n'a pas la réponse à cette question car on est justement là pour réfléchir ensemble à des solutions.

Christophe Hayoz demande s'il y a eu une réflexion sur la mise en place d'un système informatique avec des caméras qui permettrait la reconnaissance des plaques d'immatriculation pour comprendre qui transite dans le quartier. M. Bussard répond qu'en effet, si des comptages sont effectués, on ne sait pas d'où viennent les voitures et où elles vont. Ce système est difficile et coûteux à mettre en place. Il existe maintenant de nouvelles technologies qui permettraient de le faire dans le futur bien que ce ne soit pas un projet de la Ville.

Roland Julmy dit se rappeler qu'au départ il était question d'une sortie de la Route-Neuve depuis le parking de liaison et il apprend ce soir que ce serait également une entrée. Il demande l'impact que cela aura sur le trafic des bus et leur ponctualité s'ils sont empêchés de passer à l'endroit du parking de liaison. M. Bussard confirme qu'il y aura bien une entrée et sortie sur le haut de la Route-Neuve. A sa connaissance, il a toujours été question d'une entrée et sortie. Il répond que l'idée est de continuer à prioriser les bus et de mesures seront prises pour cela. Une idée qui paraît réalisable serait par exemple de mettre un feu avec détection des bus qui existent déjà sur presque tous les feux de la ville. Il y aura clairement quelque chose à mettre en place. Roland Julmy espère qu'il y aura interdiction de tourner vers la Basse-Ville en sortant du parking (mesure qui avait été demandée à l'époque) pour empêcher les voitures de descendre la Route-Neuve pour remonter par la Grand-Fontaine par exemple. M. Bussard répond qu'il n'en est pas sûr, mais que sauf erreur c'est en effet une mesure prévue dans le projet.

Didier Bourdon trouve que la Ville a bien anticipé lors de la fermeture du pont de Zaehringen pour qu'il y ait le pont de la Poya en fonction. Il demande ce qui est prévu pour permettre la circulation ailleurs qu'à l'Avenue de la gare, par exemple en terme de système de route périphérique. M. Bussard répond qu'une intervention est prévue sur le carrefour Richemond qui se trouve de l'autre côté de la gare qui est très stratégique par rapport au fonctionnement de tout le centre-ville. Il représente un secteur névralgique. Il faut améliorer la capacité de ce carrefour et permettre la cohabitation harmonieuse de tous les types de mobilité (voitures, bus, mobilité douce). Il y a un projet en cours d'étude pour améliorer ce carrefour. Il se dit assez confiant sur l'efficacité de cette intervention.

Catherine Chenaux (hôtel et restaurant du Sauvage) trouve que le pire pour le quartier et ses commerçants serait que la Basse-Ville soit coupée du monde, que ce soit pour les intérêts des commerçants mais aussi des habitants. L'idée de la borne a été comme une bombe car c'est une fermeture lors de l'arrivée de clients dans les commerces et restaurants. Elle comprend que pour la Grand-Fontaine ce n'est pas facile d'avoir tant de voitures qui circulent. Elle rappelle cependant qu'il y a aussi un trafic de gens qui viennent consommer dans les commerces du quartier. Elle trouve que l'idée du réaménagement du Pertuis serait une belle chose car la place n'est pas très belle actuellement. Elle demande si les prix des transports publics ne devrait pas être revus : un vrai demi-tarif, le prix du funiculaire, des cartes de bus pour les clients des hôtels. Cela pourrait réellement contribuer à améliorer la situation. M. Nobs répond qu'il n'y a jamais eu de volonté de fermer les accès du quartier. Il remercie les commerçants du quartier de faire vivre le quartier et il sait, en tant qu'ancien artisan du quartier, que ce n'est pas facile. Le conseil communal a compris que le tourisme est une carte à jouer pour l'économie de la ville, notamment sur les sites historiques. Il a des idées en lien avec la promotion touristique mais n'a pas toutes les cartes en main car cela est géré notamment par l'Agglo. Le conseil communal n'a pas le pouvoir de faire une politique des prix des TPF. Il peut cependant amener des idées à l'Agglo (prix, gestes commerciaux, billets incitatifs) dont il a pris note. La Ville fait déjà beaucoup pour les transports publics en participant fortement au financement. Mme Chenaux relève qu'elle n'a aucune place pour l'hôtel depuis la mise en place des horodateurs. Il y a des cartes de parking à 12 francs pour 24 heures mais leur utilisation s'est révélée compliquée. Elle propose que la Ville consulte les commerçants pour trouver travailler ensemble. M. Nobs répond qu'on ne peut pas privatiser des places de parc sur le domaine public pour des commerces. Dans toutes les villes le stationnement est payant. La Neuveville a été l'un des derniers quartiers où ce n'était pas payant. Cela a des avantages et des désavantages. L'un des avantages est qu'on trouve facilement une place de parc, alors qu'auparavant les places de parc étaient

occupées par des travailleurs qui se parquaient là durant la journée. Il signale que M. Gex a déposé un postulat pour demander de pouvoir payer le stationnement par sms. Ce projet avance bien. Ce système sera bientôt opérationnel (fin de cette année ou début de l'année prochaine).

Marc Helfer demande pourquoi il ne serait pas possible de faire des parkings en dehors de la ville avec des navettes gratuites pour amener les gens au centre-ville ; il pense notamment aux gens qui viennent visiter la ville. M. Nobs relève que la ville est devenu tout le périmètre de l'Agglo, ce qui rend difficile de savoir où se trouve la périphérie de la ville et donc où situer ces parkings et ce qui implique l'accord des communes voisines qui font partie de la ville. M. Helfer relève le prix élevé des transports publics, notamment du funiculaire, ce qui n'encourage pas les gens, surtout les familles, à emprunter les transports en commun. M. Nobs l'encourage à regarder les différentes offres qui existent pour les familles (cartes junior par exemple). Par rapport aux parkings d'échange en périphérie, M. Nobs admet qu'en fait il n'y a pas mais il répond aussi qu'il sera plus pertinent de mettre en place le système de RER qui est un système très performant. En effet, il pense qu'on ne peut pas demander à des personnes qui vivent ailleurs dans le canton de venir se parquer en périphérie de la ville et de continuer en transports publics. Le RER permettrait par exemple à une personne habitant Cerniat d'aller jusqu'à Bulle en voiture et de prendre ensuite le RER. Il faut des parkings d'échange en périphérie de l'Agglo mais cela coûte très cher. Il faut utiliser tous les outils à disposition pour gérer la mobilité.

M. Nicolas Baertchy parle au nom de l'association des intérêts des commerçants et des artisans des quartiers de la Basse-Ville de Fribourg, l'Auge et la Neuveville (A.I.C.A.B). Celle-ci a informé le Conseil communal par courrier le 21 septembre dernier du renouvellement de son comité et de ses préoccupations quant à la mobilité en Basse-Ville. Elle a eu connaissance d'une séance d'information de l'administration communale avec des membres du comité des IQN concernant la présentation des projets liés à la mobilité dans le quartier, elle regrette de ne pas y avoir été convoquée. Il souhaite rappeler au nom de l'A.I.C.A.B au comité des IQN que la plupart des membres de cette association sont aussi des habitants du quartier et qu'ils sont donc également sensibles à la qualité de vie dans le quartier. L'A.I.C.A.B réitère ses demandes concernant les aménagements urbains suggérés par le courrier du mois de septembre. Elle soutient la continuation d'une mobilité partagée et libre ainsi que toute solution permettant un accès favorable et sans entrave à leurs commerces, que ce soit pour leurs clients ou pour leurs employés. Concernant le quartier de la Neuveville, l'A.I.C.A.B transmettra en temps utile ses requêtes spécifiques en détail (places de livraison, zones de parcage facilitées, etc), soit des conditions-cadres favorables à ses membres afin de pérenniser leurs petites entreprises et activités qui contribuent aussi beaucoup à un maintien positif du tissu social local. Pour le bien-être de chacun, l'A.I.C.A.B demande à l'unanimité de ses membres au Conseil communal de ne prendre aucune mesure de contraintes supplémentaires à la circulation dans les quartiers de l'Auge et de la Neuveville. Il remercie les clients des commerces du soutien qu'ils offrent à leurs entreprises. Les requêtes transmises par courrier par l'A.I.C.A.B ont été analysées. Certaines demandes vont dans le sens de ce que M. Bussard a expliqué en préambule de cette assemblée. D'autres relèvent de mesures qui sont déjà possibles, mais il y a peut-être méconnaissance des règles comme les arrêts temporaires pour les livraisons devant les commerces qui sont possibles, ou comme les arrêts pour déposer ou prendre quelqu'un, pour autant que 1,50 mètre de trottoir soit laissé libre. Par contre il n'est pas autorisé de s'arrêter et d'aller boire un café ou acheter une saucisse. Mais il n'y a pas besoin de places jaunes pour les arrêts de courte durée devant tous les commerces, ainsi que pour la livraison, les transports d'urgence, mais aussi pour décharger ses courses par exemple. Il propose une rencontre avec une délégation de l'association des commerçants pour faire le point sur les différents éléments, pour donner des informations concrètes liées à certaines demandes. Par la suite, il serait idéal que tous les groupes de défense d'intérêts du quartier pouvaient s'accorder dans le cadre d'un projet commun. Il encourage le dialogue entre ces différents groupes.

M. Pascal Aebischer invite M. Bussard à lire le PV de la dernière assemblée générale pour prendre la mesure du nombre d'électeurs présents à cette assemblée du mois de mars. En effet, pour l'assemblée de ce soir il estime ne représenter que modérément l'avis des habitants du quartier puisqu'il n'a pas fait le travail d'inviter tous ses copains à venir. Il annonce prendre la parole en tant qu'habitant de la Neuveville depuis 50 ans et souligne son intégration dans le quartier car il a eu écho de commentaires de membres du comité des IQN remettant en doute sa légitimité à représenter les sans-voix parmi les Bolzes de la Neuveville. Il lui semble que les anciens habitants n'arrivent pas à se faire entendre car le Conseil communal et le comité des IQN s'obstinent à vouloir imposer huit propositions de projets sans consulter préalablement toutes les parties concernées. Il relève que l'assemblée générale du 23 mars fut un cas exemplaire de démocratie directe et

restera l'unique assemblée extraordinaire des IQN. Il évoque une baisse du trafic de transit, et parallèlement une baisse de fréquentation des commerces et services du quartier. Il demande pourquoi le Conseil communal et le comité des IQN veulent imposer leur vision unilatérale à laquelle s'opposent la majorité des habitants et des commerçants. Le trafic de transit n'est pour lui qu'un faux problème, car il ne concerne que les heures de pointe devant le Funiculaire, soit 30 minutes par jour. Il souhaite qu'il n'y ait pas d'entraves et que les habitants puissent vivre ensemble dans le bien commun du plus grand nombre. Il n'est pas possible pour tout le monde de se rendre au travail à pieds ou en vélo et certains ont besoin de leur véhicule car c'est leur outil de travail. Il rappelle que ceux qu'il représentent ne souhaitent rien, qu'ils se satisfont de la situation actuelle. Il espère que ces opinions largement partagées ne disparaîtront pas dans un grand gouffre comme tant de leurs communications passées.

Mme Eva Heimgartner se présente comme une commerçante et une habitante depuis 27 ans dans le quartier. Elle souhaite parler des comptages. Elle rappelle qu'il y a 15 ou 20 ans en arrière, des comptages avaient été fait pour savoir comment transitaient les gens entre Pérolles et le Schonberg. A l'époque, il y avait presque le double de circulation qu'aujourd'hui. Avant ce comptage, beaucoup de gens disaient qu'il y avait beaucoup de transit. Mais après les comptages, il s'est avéré que le 80 % du trafic était constitué par des habitants, des commerçants ou des clients. Elle ne pense pas que le transit ait beaucoup changé. La majorité du trafic est généré par des habitants ou des clients de commerces. Si on ajoute des contraintes, implique une baisse de clientèle. M. Nobs répond que la mobilité n'est pas une science exacte et il pourrait faire une démonstration inverse en disant qu'il y a quelques années, il y avait des milliers de voitures qui traversaient le Bourg et que nombre de commerces ne se portaient déjà pas bien. Donc on ne peut pas dire que le trafic est synonyme de dynamisme commercial, ni que la modération de trafic est synonyme de dynamisme commercial. Le Conseil communal a compris que le tourisme est une carte à jouer pour l'économie de la Ville. Un développement touristique implique un développement commercial. Il pense qu'il faut voir ce qu'on peut faire dans le cadre légal. Mais le Conseil communal n'a pas toutes les cartes en main pour favoriser le commerce. Il faut s'associer pour faire quelque chose, entre des propriétaires d'immeubles, des commerçants dynamiques qui ont de bonnes idées, de bons produits et de bons services et Conseil communal. Il faut trouver des solutions satisfaisantes pour tous, non seulement les commerçants, mais aussi les habitants et usagers d'institutions.

M. François Gobet (Café des Boulangers) souhaite poser une question par rapport au parking pour le trafic client. Il demande s'il ne serait pas possible que la première demi-heure ou la première heure de parking soit gratuite pour le trafic client. Cela est possible car cela se fait à Guin et cela fonctionne très bien. Cela faciliterait beaucoup le commerce. M. Nobs ne peut pas répondre si c'est possible ou non car il n'y pas la réponse. Mais il trouve qu'un élément important est qu'il y ait une unité de traitement. Il pense que des automobilistes vont aller se parquer à Guin puis se rendre ailleurs, ce qui est un problème qui a déjà existé en ville de Fribourg. Pour qu'il y ait une unité de traitement, il faudrait que les parkings soient payants dès la première heure aussi dans les centres commerciaux. C'est une question qui va sûrement être travaillée dans le cadre de l'Agglo. La question de la première demi-heure ou heure gratuite n'a pas été réfléchi pour le moment. M. Gobet estime qu'une demi-heure de stationnement gratuit ne générerait pas de trafic ou parage indésirable mais faciliterait la vie des clients des commerces. M. Bussard répond que les politiques tarifaires de parking sont un outil assez forts pour gérer le trafic, qui existent dans toutes les villes et qu'on accepte lorsqu'on se rend à Bern ou Zürich. A Fribourg, il vient d'y avoir une mise à jour des prix de stationnement qui laisse penser que les contraintes sont fortes mais ces tarifs vont probablement rester stables durant longtemps.

M. Gauch aimerait rebondir sur les propos de M. Aebischer. Il estime qu'il s'agit des mêmes propos tenus lors de l'Assemblée générale du mois de mars où il y a eu beaucoup de casse. Il dit qu'il n'y a pas que les Bolzes qui habitent en Basse-Ville mais aussi d'autres personnes. Les commerces sont nécessaires et on essaie de les faire vivre comme on peut. Il trouve également le tourisme en ville de Fribourg important. Il trouve les voitures des employés de l'État parkées autour de l'ancienne caserne qui n'embellissent pas la Basse-Ville. Il trouve que la Basse-Ville devrait bénéficier de mesures spéciales pour préserver la beauté de la Basse-Ville. Il n'a cependant pas de solution à proposer car les voitures sont un mal nécessaire et les commerçants ont besoin que les gens puissent venir. M. Nobs répond que le terrain de l'ancienne caserne appartient à l'État et que la Ville n'a pas de moyen d'intervenir là-dessus. Mais de nouveaux règlements seront mis en place dans le cadre du PA3. M. Nobs met en avant la difficulté de trouver des solutions qui à la fois mettent en avant l'esthétique de la Basse-Ville tout en préservant son accessibilité. Il faut trouver un

juste milieu. Il rappelle que c'est justement pour trouver une solution satisfaisante pour tous qu'on est là ce soir.

La Présidente intervient pour rappeler que cette assemblée extraordinaire a été votée lors de l'assemblée générale du mois de mars. Elle rappelle l'objectif de l'assemblée qui est aussi de faire un vote consultatif, avec la possibilité de ne rien faire qui fait partie des scénarios.

M. Claudio Rugo rappelle que la fermeture de la gare a été votée au Conseil général et qu'il est le seul à avoir voté contre ce projet. Il n'est pas spécialement pour la voiture mais pour la multi-modalité de la mobilité (voiture, bus, train, etc). Il invite les habitants à aller lire les PV du Conseil général et de ne pas se plaindre après avoir élu des gens au Conseil général. Il remet en question des propos concernant le nombre de véhicules qui viennent de la Route-Neuve, qui passent devant la gare et qui vont pas se parquer au parking de Manor comme soutenu par M.Nobs ; selon M. Rugo, 30 % de véhicules remontent la rue de Tivoli. M. Nobs rappelle que ces chiffres sont issus d'une étude et non de ses propres dires. En ce qui concerne les parkings, M. Rugo a proposé dans un postulat de descendre le prix des places à 1 franc par heure au lieu des 2 francs actuels, ce qui a été refusé. Il rappelle que la ville de Fribourg est l'une des seules villes à n'avoir plus de zone bleue. Il rappelle qu'il existe une possibilité de poser une initiative populaire si on réunit suffisamment de signatures. La revitalisation de la Sarine est en cours d'analyse et prévoit de sacrifier des places de parc à côté de la piscine. Il demande si la Ville est au courant. M. Nobs rappelle que le Conseil communal reprend des décisions qui ont été prises lors de la législature précédente. A l'époque de la décision de supprimer les places non-payantes à la Neuveville, il y a eu une opposition. Cette opposition a été étudiée et c'est le tribunal cantonal qui a tranché en faveur des places de parc payantes. M. Nobs trouve qu'il est important de bien comprendre les mécanismes du système, surtout en tant qu'élu. M. Nobs ne fait pas partie du groupe de travail sur la revitalisation de la Sarine mais il pense que s'il y avait eu une volonté de sacrifier des places de parc il aurait été au courant. Il n'est pas au courant de ce qu'il se décide dans le cadre de ce groupe de travail, tout comme M. Bussard.

M. Jean-Noël Gex trouve que le réaménagement du Pertuis serait une bonne chose mais il sait que ce sont des projets coûteux et qui prennent du temps, et il ne lui semble pas possible de faire cela avant la fermeture de la gare. Il a le sentiment que ce n'est pas la Basse-Ville qui se meurt mais la ville à force de lui mettre des contraintes partout et de construire des centres commerciaux à l'extérieur de la ville. Il a le sentiment que la ville ne fait pas grand-chose. Il donne l'exemple du promeneur qui voudrait faire la vallée du Gottéron, comment fait-il avec une durée de stationnement limitée à trois heures ? Il pense que la ville doit se poser la question sur la durée de stationnement qui ne permet pas de faire certaines activités. Il pense que le trafic de transit ne va pas se résoudre avec un réaménagement du Pertuis. Le transit va se résoudre à l'entrée de la ville. Il faut donc essayer de travailler avec les autres communes sur le trafic de transit et non mettre en place des « mesurètes » dans chaque quartier. Il ne croit pas du tout à la pertinence d'un parking périphérique à Bulle pour venir travailler à Fribourg. Il souhaite que le Conseil communal prenne conscience qu'il faut s'inquiéter de la mort de la ville. M. Nobs rappelle que le Conseil communal n'a pas le pouvoir d'empêcher une commune de faire venir un grand centre commercial. Par contre les habitants du quartier ont le pouvoir de prendre leur voiture pour s'y rendre, ou au contraire de se rendre dans les commerces en ville et dans les commerces de proximité.

M. Gérard Schmutz rappelle que les fonctions des rues de la Grand-Fontaine et de la Route-Neuve sont des rues collectrices du quartier, donc ces rues sont bien là pour collecter le trafic qui vient dans le quartier et celui qui en sort. Il rappelle que le trafic de transit est de 60 % dans le sens Tilleul-Route-Neuve. Il y a environ 3000 véhicules qui passent à la Grand-Fontaine selon les comptages de septembre 2016 ; il y a environ 2000 véhicules qui descendent et 1000 qui remontent. Il y a donc 1000 véhicules qui font du trafic de transit. Il pense que la solution de la requalification de la place du Pertuis est une bonne solution qu'il a lui-même soutenue à plusieurs reprises et il appelle les habitants à soutenir cette solution qui permet à la fois d'amener le trafic dans le quartier et qui permet aux personnes qui viennent à la Neuveville de ne plus être freinés par le trafic de transit qui encombre les rues.

3. Vote consultatif concernant les différents scénarios de la Ville

Scénario 1 : rien

30 voix pour

Scénario 2 : réaménagement

31 voix pour

Scénario 3 : borne/ borne rétractable

0 voix pour

Scénario 4 : interdiction (sens unique, obligation de bifurquer)

11 voix pour

Scénario 5 : modération

2 voix pour

Nombre de personnes présentes : 62 personnes

La Présidente clôt l'assemblée générale extraordinaire et remercie chacun pour sa présence.

Fin de l'assemblée à 21h34.

Fribourg, le 9 novembre 2017

Fabienne Dominique Curty, Présidente