

**PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL
DU MERCREDI 27 MARS 2013 A 19 H 30**

PRESIDENCE : M. Benjamin PAPAUX, Président

PRESENCES : Conseil général : 39
: Conseil communal : 9

EXCUSE-E-S : Mmes Dominique ALT (PDC), Florence CAUHEPE (PDC),
Line WIDMER-COMMENT (PDC), Vèrène TSCHANZ (MV)
MM. Claude BAYS (PDC), Alexandre BRODARD (PDC),
Denis CARREL (PS), Stéphane GAVILLET (UDC), Sergio MANTELLI (PLR),
Edgar SCHORDERET (PDC), Bernard SCHNEUWLY (MV)

SECRETAIRE : M. Luc MONTELEONE, avec la collaboration de Mme Isabelle HEMMER

REDACTRICE DU PROCES-VERBAL : Mme Martine BOZIER, avec la collaboration de
M. Luc MONTELEONE

~ ~ ~ ~ ~

LIEU : Grande salle de Marly Cité

~ ~ ~ ~ ~

ORDRE DU JOUR

1. Réception de Mme Monika Fürholz, médaillée d'or aux Championnat d'Europe de course de montagne et de M. Vincent Niklès, champion de Suisse OJ de slalom (ski)
2. Transport public fribourgeois, présentation de M. Vincent Ducrot, directeur
3. Adoption des procès-verbaux des séances des 5 et 12 décembre 2012
4. Demande de crédit d'investissement pour une station de vélos en libre service Velopass (message 01/13)
5. Election d'un membre du Bureau (scrutateur)
6. Informations du Conseil communal sur les dossiers en cours
7. Divers

~ ~ ~ ~ ~

M. Benjamin PAPAUX, Président, ouvre la séance en saluant Monsieur le **Introduction** Syndic, Mesdames les Conseillères communales et Messieurs les Conseillers communaux, Mesdames les Conseillères générales et Messieurs les Conseillers généraux, le public, ainsi que les représentants de la presse. Il précise que les documents traités ce soir sont à disposition du public à l'entrée de la salle.

Il excuse l'absence de :

- Mme Dominique ALT (PDC)
- M. Claude BAYS (PDC)
- M. Alexandre BRODARD (PDC)
- M. Denis CARREL (PS)
- Mme Florence CAUHEPE (PDC)
- M. Stéphane GAVILLET (UDC)
- M. Sergio MANTELLI (PLR)
- M. Edgar SCHORDERET (PDC)
- Mme Line WIDMER-COMMENT (PDC)
- Mme Véréne TSCHANZ (MV)
- M. Bernard SCHNEUWLY (MV)

M. Benjamin PAPAUX souhaite la plus cordiale bienvenue à Mme Catherine SCHNABEL-KAPPELER (PDC), nouvelle Conseillère générale assermentée en date du 8 mars 2013, qui succède à M. Jean-Marc DROUX, démissionnaire.

Il rappelle que la séance a été convoquée dans les délais, selon l'article 22 du Règlement du Conseil général. Il relève également que le quorum de 26 est atteint et que le Conseil général peut donc siéger valablement. Il souligne en outre que les débats du Conseil général sont enregistrés selon l'article 52 et seront effacés après l'approbation du procès-verbal.

M. Benjamin PAPAUX informe que le Bureau du Conseil général a décidé de reporter la séance du mercredi 29 mai 2013 au mercredi 26 juin 2013 pour des raisons de santé du personnel de l'administration.

L'ordre du jour affiché n'appelle pas de remarque, le Président en conclut que l'assemblée est d'accord avec les sujets à traiter.

1. Réception de Mme Monika Fürholz, médaillée d'or aux Championnats d'Europe de course de montagne et de M. Vincent Niklès, champion de Suisse OJ de slalom (ski)

*Intervention du
Conseil communal*

M. Eric ROMANENS a le plaisir d'accueillir ce soir deux sportifs marlinois qui se sont mis en évidence lors de Championnats d'Europe, aussi bien en course à pied de montagne qu'à ski.

M. ROMANENS présente Mme Monika FÜRHOLZ qui travaille et vit actuellement à Berne où elle exerce la profession de médecin. Née aux Etats-Unis, elle est arrivée à Marly à l'âge d'un an et demi, commune qu'elle n'a pas quittée jusqu'à ces dernières années. Elle a débuté à 16 ans au Club athlétique de Marly et a été triathlète et nageuse durant le collège. Après une pause, elle a repris la compétition en course à pied en 2010, avec de brillants résultats durant la saison 2012 : championne d'Europe en course de montagne, 16^{ème} au championnat du monde en course de montagne, 3^{ème} au championnat du monde en course de montagne par équipes, 24^{ème} au championnat du monde universitaire de cross, championne suisse en course de montagne et 2^{ème} au championnat suisse de cross. Un brillant palmarès pour cette jeune athlète marlinoise qui n'oublie pas ses racines.

*Réception de
Mme FÜRHOLZ*

Mme Monika FÜRHOLZ relève qu'elle a toujours fait du sport par plaisir. Bien qu'elle soit blessée en ce moment, elle a bon espoir de reprendre la compétition cet été, ce qui lui permettra de réaliser de bons résultats pour la saison 2013.

M. Eric ROMANENS, au nom de la Commission des sports, du Conseil communal et du Conseil général remercie Mme FÜRHOLZ et lui souhaite un bon rétablissement, en lui remettant un petit présent. Il précise en outre à l'assemblée que Mme FÜRHOLZ est la fille d'un ancien Conseiller général, M. Urs FÜRHOLZ, qui a siégé lors de la dernière législature.

M. Eric ROMANENS accueille ensuite M. Vincent NIKLES et présente ce jeune athlète marlinois né en 1997 et fils de Mme Chantal PYTHON NIKLES, Conseillère générale à Marly. Vincent habite à Marly depuis de nombreuses années. Pour la saison 2011-2012, M. NIKLES a été 2^{ème} en interrégion Ouest (géant), 2^{ème} en interrégion Ouest (slalom), champion interrégion Ouest (géant) et 3^{ème} au championnat suisse des moins de 16 ans (géant). Pour la saison 2012-2013, Vincent a réalisé les résultats suivants : champion au championnat suisse des moins de 16 ans (slalom), champion à la course nationale (slalom), champion en interrégion Ouest (géant) et champion en interrégion Ouest (super-G). L'assemblée applaudit ce brillant skieur.

*Réception de
M. NIKLES*

M. Eric ROMANENS, au nom de la Commission des sports, du Conseil communal et du Conseil général, adresse toutes ses félicitations à M. Vincent NIKLES. Il relève le reportage télévisé qui a été consacré à M. NIKLES dernièrement.

M. Vincent NIKLES indique que sa passion implique de nombreux déplacements pour se rendre aux compétitions. Il précise qu'il a de la chance que son école lui laisse beaucoup de liberté pour pouvoir se consacrer à son sport.

M. Eric ROMANENS adresse tous ses encouragements pour la carrière future de M. NIKLES. Pour marquer les brillants résultats réalisés, Mme Françoise SAVARY, vice-présidente de la Commission des sports, remet à M. NIKLES un petit présent.

2. Transport public fribourgeois, présentation de M. Vincent Ducrot, directeur

***Intervention de
M. Vincent DUCROT,
Directeur des TPF***

M. Vincent DUCROT se dit très heureux de pouvoir donner quelques informations sur le développement des TPF et répondre à d'éventuelles questions.



Les Transports publics fribourgeois – TPF SA

Les TPF sont une entreprise relativement grande, puisqu'elle compte plus de 700 collaborateurs. C'est une société d'Etat qui appartient au canton de Fribourg pour 53,96 %. La Confédération en détient actuellement le 21,14 % et la commune de Fribourg le 16,24 %.

Les TPF sont actifs dans les domaines du bus urbain, du bus régional, du train et possède également un funiculaire qui est très connu et qui fait partie du paysage des transports publics fribourgeois. Cette diversité permet aux TPF de remplacer l'un ou l'autre système en cas de perturbations. C'est une faculté d'offrir un maximum de prestations dans le canton de Fribourg.

M. DUCROT relève que les véhicules TPF font près de 12 millions de kilomètres dans le canton et ont transporté un peu plus de 27 millions de personnes l'an passé, pour un chiffre d'affaires de 130 millions de francs.

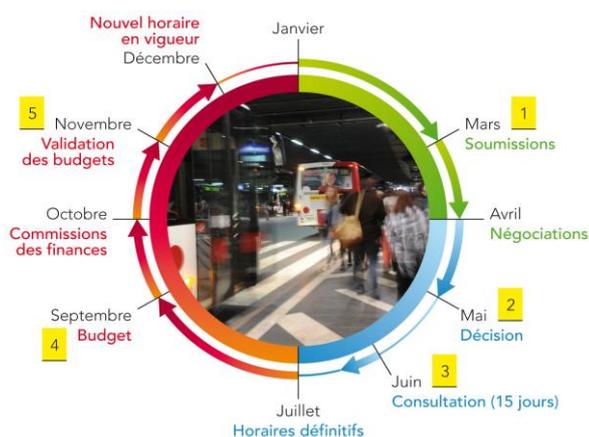
Fonctionnement des transports publics

M. Vincent DUCROT explique le rôle des différents acteurs du domaine des transports. Selon lui, il existe deux mondes très compliqués : le monde de la santé, où tout le monde parle et a un avis, et le monde des transports, qui est très médiatisé avec des structures d'une complexité effroyable et des acteurs à tous les étages.

Dans le système des transports publics, il existe un premier étage appelé « les commanditaires ». Ces derniers vont définir l'offre. Il y en a deux principalement qui concernent la commune de Marly : c'est le Service de la mobilité du canton de Fribourg qui va commander toutes les prestations du trafic régional et l'Agglomération qui gère le trafic urbain. Ces deux services essaient de se coordonner pour que les systèmes fonctionnent. Ils sont responsables du niveau de l'offre, c'est-à-dire qu'ils vont communiquer à l'opérateur de transports publics le désir de telle fréquence, de telle plage horaire, de telle qualité d'offre. Sur cette base-là, les TPF font une offre. C'est une commande qui a lieu pour une période de deux ans, au lieu d'un an jusqu'à maintenant.

Le deuxième étage est ce qu'on appelle « la communauté tarifaire ». En fait, on a sorti la compétence de fixer les tarifs de transport en Suisse au niveau national à une association qui se nomme « Trafic direct ». Cette association est un regroupement de 330 entreprises nationales qui sont représentées dans un comité directeur avec neuf membres. Au niveau fribourgeois, on a transféré la compétence tarifaire au niveau de Frimobil qui représente tous les acteurs. Toutes les augmentations ou définitions tarifaires sont faites par Frimobil. Pour qu'une décision soit prise au sein de Trafic direct, il est indispensable d'obtenir l'unanimité de ses membres. Il est donc de ce fait très difficile d'avancer en matière tarifaire. Cette association fixe toutes les zones tarifaires, le niveau des prix et les différents types d'assortiment. Les TPF possèdent quant à eux une concession qui donne un droit de pratiquer et de rouler sur les différentes lignes pour une période de dix ans qui est renouvelable. C'est une concession fédérale. Les TPF sont chargés de mettre en œuvre les prestations qui sont commandées. Ils font alors une offre aux commanditaires.

M. DUCROT explique que le principe de fonctionnement est relativement simple, selon le tableau ci-dessous :



La communauté estime les recettes de transport qui sont calculées sur une base annuelle. Les TPF ont un certain nombre de coûts. Le delta entre coûts et recettes va faire partie de l'offre que le commanditaire va payer. Pour exemple, M. DUCROT explique que la Commune de Marly paie une partie de l'offre du trafic régional et une partie de l'offre de l'Agglomération. Les mécanismes et les flux financiers sont compliqués : la Confédération prend une part dans le trafic régional, mais rien dans l'Agglomération ; le Canton prend une part de 60 % dans le trafic d'agglomération et 46 % dans le trafic national et il se refinance auprès des communes à raison de 40 % pour le trafic régional ; les 40 % de l'Agglomération sont constants. M. DUCROT explique qu'à l'heure actuelle il ne sait toujours pas combien d'argent les TPF vont recevoir du Canton et de la Confédération à titre d'indemnité pour l'année 2013 : il ne lui est donc pas toujours aisé de conduire son entreprise dans ces conditions. Des acomptes sont néanmoins versés. Les rôles sont extrêmement bien calqués dans des processus qui sont très clairs. Il y a des règles du jeu.

M. DUCROT insiste auprès de l'assemblée, en expliquant qu'il existe une fenêtre sur laquelle la Commune de Marly peut vraiment influencer. Selon le tableau présenté ci-dessus, M. DUCROT se réfère au « cercle magique », plus particulièrement à la période de juin qui est appelée « consultation ». C'est à ce moment-là que chaque commune, chaque citoyen peut s'exprimer auprès du Service de la mobilité et faire des propositions. Il est en effet très important de respecter ce délai. M. DUCROT souligne encore qu'il ne sert à rien de lui écrire aux mois de septembre ou octobre pour lui faire part de propositions. Il faut absolument viser cette fenêtre-là où chaque commune, chaque citoyen, chaque parti politique peut influencer et peut discuter. Toutes les demandes vont être traitées par une commission cantonale qui est issue des milieux du Grand Conseil et de spécialistes des transports. Ce sont eux qui vont prioriser les différentes demandes qui sont faites. M. DUCROT précise encore que M. Edgar SCHORDERET, Conseiller général, siège dans cette commission et qu'il y représente la région.

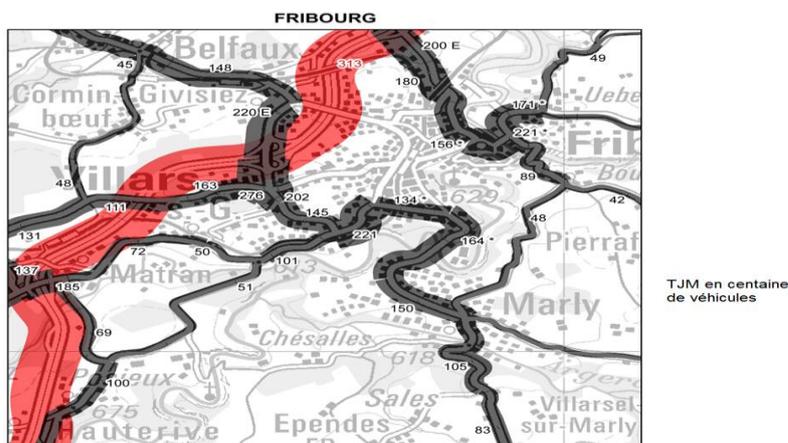
La desserte de Marly

M. Vincent DUCROT présente un tableau où figurent les déplacements par jour ouvrable, tous modes confondus, de, dans et vers Marly.



Les chiffres présentés proviennent de l'Office fédéral de la statistique pour l'année 2000 et ne sont donc plus très actuels. Ils sont cependant représentatifs. M. DUCROT souligne que près de la moitié des mouvements qui sont enregistrés au départ de Marly se passent à l'intérieur de Marly. Cela est déjà un premier indice très fort. On remarque que dans le reste de l'agglomération, les mouvements sont relativement statiques.

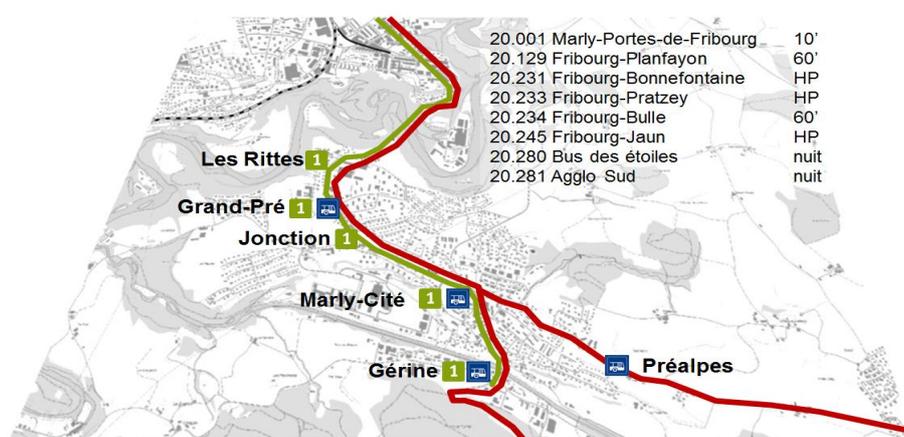
M. DUCROT passe ensuite à l'utilisation des principaux axes routiers.



Les flux de trafic présentés, qui sont en centaines, montrent qu'à travers Marly passent à peu près 15'000 voitures en trafic journalier moyen. C'est un des grands défis qui existe à Fribourg. En effet, en matière d'études d'ingénieurs en transports, on estime que lorsqu'un axe de transport passe de 22'000 à 23'000 voitures, il va saturer toute la journée. Les entrées de Fribourg, de Marly ou de Bourguillon ont toutes passé 20'000 véhicules. Nous ne sommes donc plus très loin de la situation de saturation. Il n'existe aucun axe pénétrant dans Fribourg qui a moins de 20'000 voitures. Autant dire que si les voitures ne peuvent pas avancer, les bus non plus. Ce sont

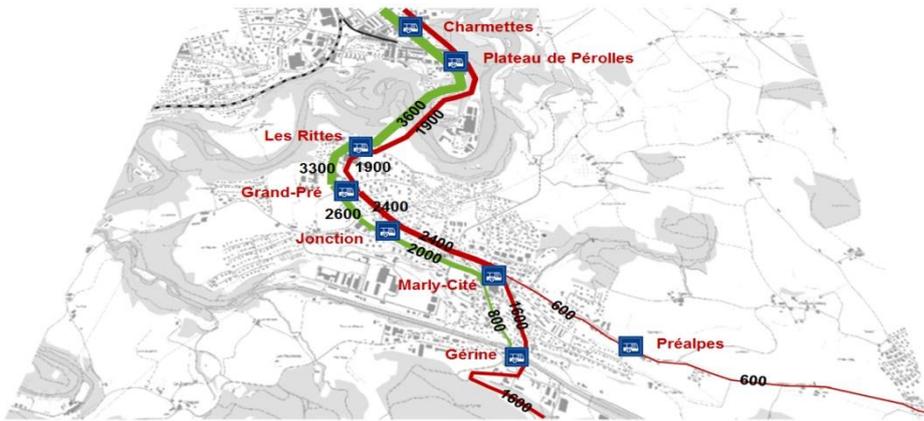
donc là des situations extrêmement chaotiques dans les heures de pointe et qui ont un coût énorme pour les communes. En effet, pour tenir un semblant d'horaires, les TPF sont obligés de prévoir des ressources à disposition, c'est-à-dire avoir en permanence un certain nombre de véhicules supplémentaires qui roulent uniquement dans les heures de pointe. Il existe donc beaucoup trop de personnel dans les heures creuses qui est à disposition simplement pour couvrir les heures de pointe. Tout cela a bien entendu un coût extrêmement fort. M. DUCROT a d'ailleurs chiffré ce coût pour l'agglomération. Il représente à peu près 5 millions de francs annuels de surcoût uniquement pour couvrir les heures de pointe.

M. DUCROT explique la desserte de Marly en transports publics.



Marly est desservie avec la superposition de la ligne 1 et des lignes régionales qui passent, avec des cadences qui sont un petit peu différentes : des cadences de 10 minutes sur la ligne 1 et des cadences horaires sur la ligne qui vient de Planfayon et sur celle qui vient de Bulle. Les autres sont plus sporadiques. Il existe une grosse problématique dans Marly : comment ramener sur les transports publics les quartiers qui se situent sur la colline essentiellement et qui s'écartent de l'axe principal ? Cela est certainement un défi dont il faudra discuter.

Quant au nombre de passagers, M. DUCROT indique qu'à peu près 5'000 personnes utilisent les transports publics à Marly.



Selon M. DUCROT, il s'agit d'un taux de 25 % de personnes qui passent à travers Marly. C'est une vision transverse. Ce chiffre ne concerne pas seulement les habitants de Marly. On remarque qu'il existe un équilibre relativement bon entre les deux systèmes, la ligne 1 ayant tendance à se charger fortement en direction du plateau de Pérolles.

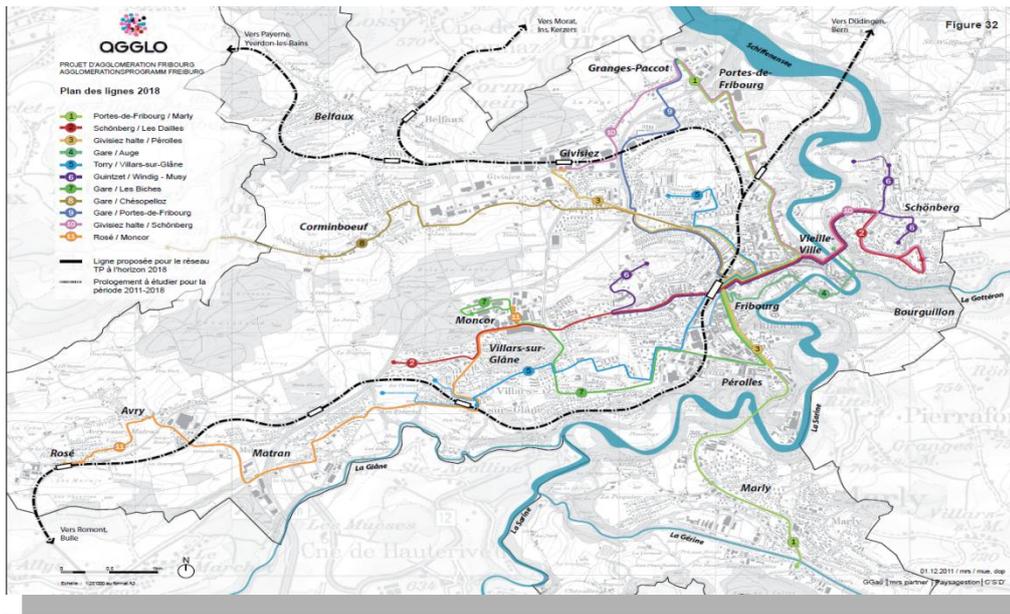
Bilan de la desserte de Marly

Aujourd'hui, M. DUCROT relève qu'il y a beaucoup de fréquentation à Marly, ce qui justifie l'offre existante. Les fréquences de bus avec une cadence à 10 minutes fonctionnent bien. La ponctualité est bonne durant la journée, mais désastreuse dans les heures de pointe. M. DUCROT explique que la fiabilité du système est plutôt moyenne à satisfaisante, vu qu'on a des véhicules maintenant qui sont relativement modernes. Ce sont des bus dans les heures de pointe qui sont très fréquentés. La charge des véhicules est également un grand défi. Il existe des pointes absolument extrêmes dans le trafic : c'est un facteur de 1 à 10 entre les heures creuses et les heures de pointe. Pour ce qui est du bilan écologique, il est moyen, en raison notamment de la ligne 1 qui n'est pas entièrement électrifiée et qui nécessite l'utilisation de bus bimodes dont le rendement est mauvais.

Ce que prévoit le Plan d'agglomération de 2^e génération (PA2)

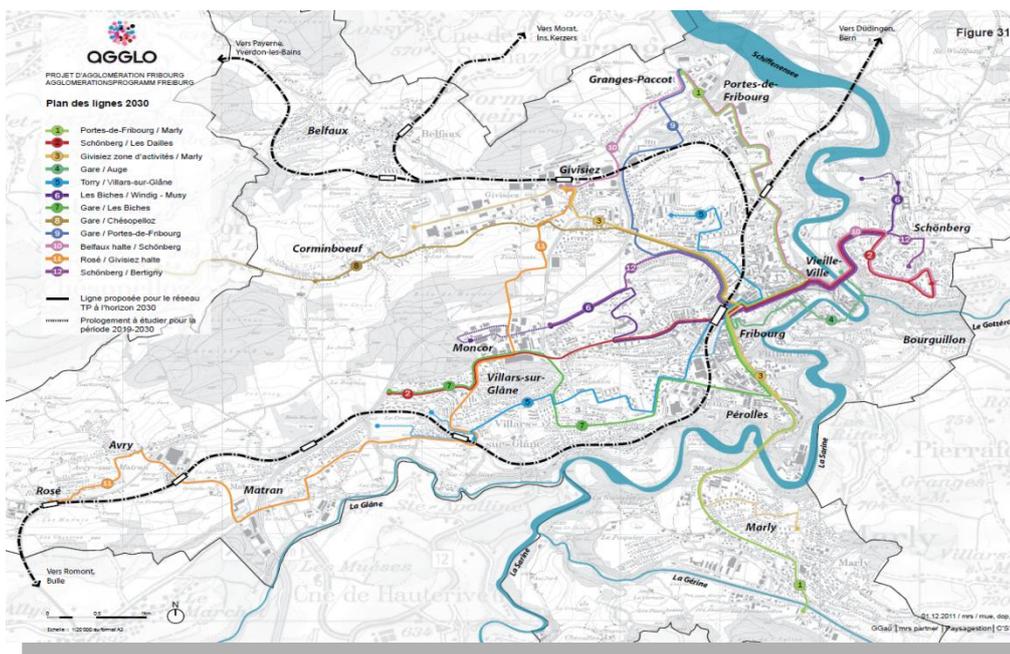
M. DUCROT explique que le PA2 comporte deux étapes : un réseau 2018 et un réseau 2030.

Réseau 2018



A l'horizon 2018, il est prévu de passer à des cadences de 7,5 minutes. Aujourd'hui, le grand défaut du système de l'agglomération réside dans le fait que les bus ont des cadences à 15 minutes et des cadences à 10 minutes. Cela signifie que les croisements dans l'agglomération se font toutes les 30 minutes entre les véhicules. Le fait de passer, sur la ligne 1, à des cadences de 7,5 minutes permettrait d'avoir des correspondances entre les bus des différentes lignes toutes les 15 minutes, et non plus toutes les 30 minutes, ce qui est un énorme intérêt pour les clients.

Réseau 2030



Dans le réseau 2030, la prolongation de la ligne 3 vers Marly est prévue, avec des liaisons directes vers Givisiez relativement intéressantes. La question qui se pose toujours est comment on insère cette ligne 3 ? Est-ce qu'elle va traverser l'entier de Marly ou est-ce qu'on la redirige vers les quartiers périphériques ? Ce sont des questions qui n'ont pas encore été tranchées dans le débat sur le plan de l'agglomération.

Repenser le plus long terme

M. DUCROT estime qu'il est très important de penser au-delà. Il faut savoir que même avec ces nouvelles cadences, on va très vite avoir une saturation, notamment en direction du secteur de Pérolles. Il est nécessaire qu'on réfléchisse au développement du système. Il faut prévoir aujourd'hui les mécanismes de demain.

A ce sujet, M. DUCROT présente trois variantes possibles :

La variante « fribourgeoise » est celle des petits pas. Quelques bouts supplémentaires de ligne de bus sont réalisés de temps en temps pour parer au plus pressé. C'est un peu la méthode qu'on applique très souvent dans le canton. On renforce ici ou là les fréquences, on fait quelques densifications qui vont nous amener à avoir une saturation très claire sur cette ligne.

La variante « courageuse » est celle qu'applique Lausanne avec beaucoup de succès. C'est la réalisation de ce que l'on appelle « un bus à haut niveau de service », c'est-à-dire d'essayer de voir comment mettre un site propre le plus long ou le plus complet possible. Les bus sont extrêmement cadencés et très efficaces dans leur fonctionnement.

La variante « ambitieuse » est celle qui consiste à passer à un système de type ferroviaire, avec un tram-train entre Marly et Fribourg-gare avec prolongation vers Guin et Belfaux. M. DUCROT estime qu'il est important de ne pas s'arrêter à Fribourg-gare, de manière à avoir des connexions Marly-Guin et Marly-Belfaux. Pour y arriver, il faut obtenir des engagements politiques et une vraie volonté dans l'agglomération.

M. DUCROT souligne qu'aujourd'hui, on fait des propositions mais qu'il sera indispensable à un moment donné de faire des choix, des études. Il relève que des échéances arrivent, car les choses se pensent à très long terme dans ce domaine. Si on planifie aujourd'hui, on aura l'occasion d'avoir un système extrêmement performant demain. Les TPF sont prêts à soutenir les communes. En raison de la croissance actuelle dans le canton de Fribourg, on va devoir répondre à ce besoin en mobilité.

M. DUCROT termine en remerciant l'assemblée de son attention et se met à disposition pour répondre à d'éventuelles questions.

M. Lionel WALTER, PS, souhaite savoir si une électrification totale du réseau est prévue ou seulement une prolongation des lignes existantes. Il pense aux trolleys. De plus, M. WALTER demande ce que pense M. DUCROT de la solution des bus à gaz, comme cela se fait à Berne.

***Intervention de
M. WALTER***

M. Vincent DUCROT a une opinion très tranchée sur les bus à gaz. Aujourd'hui, il estime que ce genre de véhicule est un leurre. En effet, les véhicules de type thermique qui vont être livrés cette année respectent les normes Euro 6 et sont moins polluants que les bus à gaz. Cela n'est par contre pas une solution idéale, car les bus thermiques ou à gaz sont relativement bruyants. M. DUCROT pense qu'il faut aller très clairement vers l'électrique. Mais la stratégie n'a pas encore été arrêtée, c'est la raison pour laquelle le choix définitif n'est pas fait avec l'Agglomération. Il y a la possibilité de continuer avec le trolley. Il faut savoir que le trolley est une spécificité un peu helvétique. Le marché des fabricants de trolleys n'est pas énorme et il n'y a donc pas un choix très grand de matériel. M. DUCROT annonce qu'au mois de mai se déroulera à Genève le congrès de l'Union internationale des transports publics. Les transports publics genevois ont développé un système de bus électrique avec des recharges rapides aux arrêts. Le gros avantage de ce système, c'est qu'il n'existe plus de ligne de contact. Lorsque le bus est arrêté 15 secondes à un arrêt, il peut recharger les batteries pour avancer jusqu'à l'arrêt suivant. Cela est une technologie qui va être testée à Genève. Si effectivement cette technologie arrive à une certaine maturité, cela amènera beaucoup de progrès dans la desserte.

***Intervention de
M. DUCROT***

M. DUCROT est partisan, dans l'urbain, d'arriver à tout prix à électrifier un maximum. Vu les développements actuels, il existe un avantage certain à aller dans ce sens-là.

M. Daniel MOLLARD, PS, intervient au sujet des lignes régionales. En effet, depuis le 9 décembre dernier les bus de ces lignes ne s'arrêtent plus à Marly-Les Rittes et Marly-Jonction. Depuis ces suppressions, M. MOLLARD a constaté qu'en direction de Fribourg - arrêt Les Rittes, plusieurs bus régionaux sont à moitié vides et ne s'arrêtent pas, tandis que le bus urbain n° 1 est bondé. C'est aberrant ! De plus, aux heures de pointe, le bus n°1 est régulièrement en retard et il est parfois impossible de prendre les correspondances des trains à la gare de Fribourg. Dans l'autre direction, explique M. MOLLARD, il est nécessaire de marcher depuis l'arrêt des Rittes

***Intervention de
M. MOLLARD***

au minimum 5 minutes jusqu'à celui de Grand-Pré ou alors prendre le bus n°1 jusqu'à Grand-Pré ou Cité et attendre souvent 10 minutes à ces arrêts, où il n'existe pas d'abri. M. MOLLARD rappelle encore que l'arrêt des Rittes dessert une école, celle des caristes, qui proviennent de toute la Suisse romande et du canton de Berne. A certaines heures, il y a donc une grande affluence. Il espère que les TPF reviendront sur cette décision et que les bus régionaux s'arrêteront à nouveau aux Rittes et à Jonction pour le prochain horaire.

M. Vincent DUCROT précise que c'est à l'Agglomération de répondre à la demande de M. MOLLARD et de corriger les choses, puisque c'est elle le commanditaire. Il suggère donc au Conseil général de s'adresser à la CAEMS, organe de l'Agglo, qui fixe les horaires pour l'année prochaine. M. DUCROT prend note de cette demande de son côté. Il explique que cette décision est à mettre en relation avec le financement. En effet, si le bus de l'Agglo est moins rempli et le bus régional plus rempli, le canton et la Confédération ont moins à payer et l'Agglo a plus à payer. Il est cependant possible de réintroduire l'un ou l'autre arrêt si cela est nécessaire. Si des aberrations existent dans le système, M. DUCROT estime qu'il faut les corriger.

***Intervention de
M. DUCROT***

M. Sylvain GRANDJEAN, PS, souhaite savoir s'il est possible de quantifier les gains et les coûts que l'augmentation des cadences de 15 à 10 minutes a suscité. De même, est-il possible de faire des projections en cas de cadence portée à 7,5 minutes ?

***Intervention de
M. GRANDJEAN***

M. Vincent DUCROT explique qu'effectivement la croissance du trafic est très importante. L'ensemble du système de l'agglomération a été amélioré l'année passée à une croissance de 5 %. Depuis que la cadence est passée à 10 minutes, la croissance sur cette ligne est de 8 à 9 %. Le jeu en valait donc la chandelle. En termes de coûts, il faut savoir qu'on utilise toujours le même nombre de véhicules. Ils sont simplement beaucoup plus productifs. Les coûts sont donc uniquement « marginaux ». Avec une cadence à 7,5 minutes, ce sera la même chose. Les chauffeurs passent en effet énormément de temps à attendre, en raison de cadences très peu développées. Avec des augmentations de cadences, les véhicules circulent à un rythme plus élevé et les heures d'attente vont être converties en heures de circulation. Cela signifie que les coûts sont pratiquement identiques. Au regard des comptes, M. DUCROT constate qu'un gros effort a été fait pour cette année, en baissant l'indemnité demandée à l'Agglomération. On est

***Intervention de
M. DUCROT***

simplement allé chercher le delta, car on a plus de clients et plus de productivité. Pour 2014-2015, il sera encore possible de baisser l'indemnité demandée à l'Agglo, en raison de la bonne croissance du trafic. La charge fixe est très forte à la base et beaucoup plus faible à la marge.

M. Julien D'AGOSTINI, PS, demande s'il est possible d'estimer les coûts pour la variante « ambitieuse » dans les développements futurs. ***Intervention de M. D'AGOSTINI***

M. Vincent DUCROT explique qu'aujourd'hui on compte, pour une ligne de tram, entre 50 et 80 millions du kilomètre et cela peut aller jusqu'à 100 millions du kilomètre pour Genève. Là, on aurait un très gros avantage avec une variante « tram-train », en raison de la voie industrielle qui est toujours existante et qui appartient aux TPF. Il serait possible de l'utiliser en tout cas jusqu'à l'entrée de Fribourg, car la ligne est électrifiée en partie. Les coûts en seraient dès lors beaucoup plus faibles. Il est clair cependant que cela va dépendre des choix de parcours et également de la façon dont la ligne est insérée dans le trafic. Ce ne sont pas des sommes qui sont gigantesques par rapport à l'impact dans le trafic. L'utilisation d'un tram est beaucoup plus efficace et proche d'un bus à haut niveau de service. Le financement d'un tram-train commence à la Confédération et dépend des programmes d'Agglo, des programmes ferroviaires, etc. L'amortissement se fait entre 50 ou 80 ans. Ce ne sont par conséquent pas des coûts annuels énormes. Le grand défi est que cela prend beaucoup de temps pour mettre en place telle ou telle variante. M. DUCROT donne l'exemple de la Ville de Lausanne qui est en train de développer plusieurs versions. Dans l'agglomération de Lausanne, ce sont 100 millions de passagers contre 26 millions pour tout le canton de Fribourg, ceci alors que la population de Lausanne est inférieure à celle du canton. Si on veut résoudre les problèmes de mobilité dans l'agglomération fribourgeoise, il sera indispensable de faire des choix.

M. Julien D'AGOSTINI, PS, rebondit sur les explications de M. DUCROT, en demandant si d'éventuelles lignes tram-train à travers Marly pourraient circuler sur les voies de bus actuelles ou utiliser d'autres parcours. ***Intervention de M. D'AGOSTINI***

M. Vincent DUCROT explique qu'un tram est plus étroit qu'un bus et qu'il circule donc plus aisément. Par exemple, on peut l'insérer dans le réseau de Fribourg. Il faut savoir que la gare de Fribourg va être complètement rénovée à l'horizon 2025. Sa capacité, qui est aujourd'hui relativement petite en nombre de trains qu'elle peut accueillir, va être fortement augmentée. Ce ***Intervention de M. DUCROT***

sont plus de 150 millions de francs qui vont être investis pour pouvoir en augmenter la longueur des quais, la capacité, changer les enclenchements électroniques qui permettent de gérer la gare. L'utilisation d'un tram est plus souple. Il existe des pistes qui doivent être suivies et travaillées avec les autorités. M. DUCROT relève que si on veut avoir du succès dans l'Agglo en termes de mobilité, il ne faut plus que le trafic aille uniquement à Fribourg-gare. Il est nécessaire de pouvoir constituer des « transversantes ». Il est d'autre part faux de vouloir opposer les modes de déplacement, qui sont complémentaires. Les gens habitant en campagne auront toujours besoin d'un trafic individuel, ceux qui habitent dans l'agglomération doivent utiliser les transports publics en bénéficiant d'un système efficace et c'est aujourd'hui qu'on doit le planifier. Il faut tenter de fédérer des énergies pour avoir un système cohérent sur lequel l'ensemble de l'Agglo soit d'accord. M. DUCROT relève la chance unique que nous avons de disposer de voies de chemin de fer tout autour de Fribourg.

M. Claude BIELMANN, MV, souhaite savoir ce que M. DUCROT choisirait à long terme pour Marly : des bus en site propre, le tram-train ou une combinaison pour desservir les quartiers périphériques ?

***Intervention de
M. BIELMANN***

M. DUCROT répond qu'il choisirait, sur l'axe principal, le tram-train et un système de rabattement. Au sujet du système de rabattement, M. DUCROT a eu l'occasion de tester, il y a quelques semaines, un tel système qui fonctionne en site ouvert. La technologie fait à ce propos des progrès énormes. M. DUCROT cite la voiture Google qui circule au Nevada au milieu de la circulation de manière entièrement automatique. De même, l'EPFL mène ses propres études et dispose d'un véhicule qui se promène sur son site. Marly a la chance de disposer d'un axe fort qui permettrait un tel système. M. DUCROT cite aussi un projet de recherche d'une navette automatique qui est en cours pour Gruyère notamment, où sa faisabilité en est déjà à 80 %, en 2014-2015. On peut imaginer qu'on disposera de tels systèmes de rabattement efficaces à l'horizon des 10 ans.

***Intervention de
M. DUCROT***

M. Jean-Marc BOECHAT demande quelle est l'espérance de vie des actuels et - « pas terribles » - automates à billets.

***Intervention du
Conseil communal***

M. DUCROT annonce que les deux premiers automates test vont être installés au début août. D'ici la fin de l'année, les anciens automates auront tous disparu au profit de la nouvelle génération, à écran tactile. Ces automates intelligents seront bien sûr installés à Marly, offrant la possibilité

***Intervention de
M. DUCROT***

de payer par carte de crédit ou avec un porte-monnaie électronique sans contact. Des automates plus simples sont prévus dans les arrêts moins fréquentés, mais qui pourront aussi être adaptés facilement par la suite en cas de besoin (système modulaire). M. DUCROT explique que le 50 % du prix d'un automate représente le lecteur de billets de banque et le lecteur de carte de crédit. La billetterie électronique va également être petit à petit introduite d'ici deux ans.

M. Kurt SAGER, PLR, demande quel est le pourcentage de billets achetés par sms.

***Intervention de
M. SAGER***

M. Vincent DUCROT répond que ce pourcentage est actuellement de 20 %. Ce succès est d'ailleurs une très grande surprise, explicable par le fait de l'actuelle génération d'automates difficiles à utiliser, qui a incité les voyageurs à se tourner vers ce genre de technologie. On avait prédit que les gens achèteraient leur billet à la dernière seconde ; or, tel n'est pas du tout le cas. On a constaté même une réduction du nombre de personnes qui voyagent sans titre de transport.

***Intervention de
M. DUCROT***

M. Vincent DUCROT termine en souhaitant une bonne assemblée au Conseil général et le remercie de son soutien envers les TPF.

3. Adoption des procès-verbaux des séances des 5 et 12 décembre 2012

***Intervention
du Président***

Le Président relève, au sujet du procès-verbal du 5 décembre, page 37, sous le point « subsides ordinaires et extraordinaires aux sociétés », que les listes sont disponibles sur le site de la commune dès aujourd'hui. Ceci précisé, M. Benjamin PAPAUX demande à l'assemblée si les procès-verbaux des 5 et 12 décembre appellent des remarques.

A propos du procès-verbal du 5 décembre 2012, M. Daniel MOLLARD, PS, corrige le nom d'un arrêt de bus cité à la page 38 : il s'agit de l'arrêt de bus « Marly Les Rittes » et non « Marly Gérine ».

***Intervention de
M. MOLLARD***

Avec cette dernière correction, les procès-verbaux des 5 et 12 décembre 2012 sont approuvés à la majorité évidente, sans opposition.

Décision

4. Demande de crédit d'investissement pour une station de vélos en libre service Velopass (message 01/13)

***Intervention du
Conseil communal***

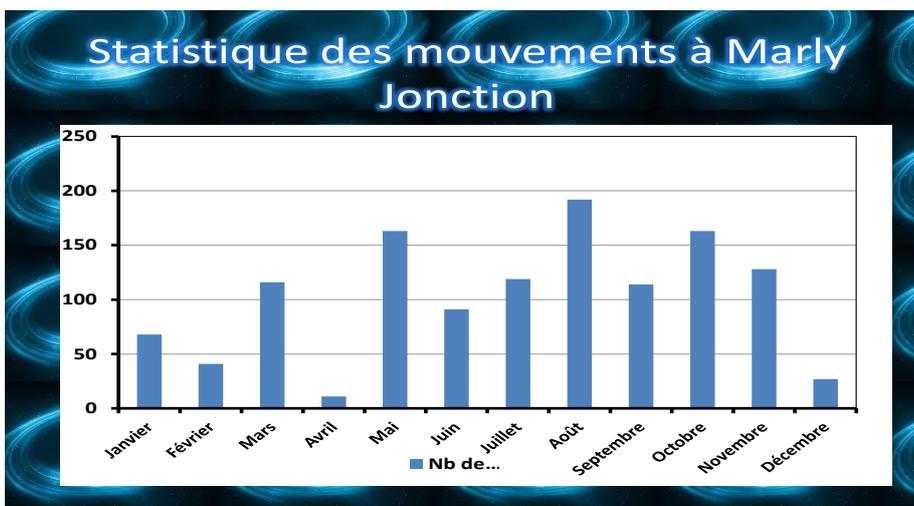
M. Jean-Marc BOECHAT tient en préambule à présenter ses excuses pour le retard pris à la transmission des informations complémentaires demandées par le Conseil général quant à ce message. En raison d'ennuis

M. BOECHAT relève les stations Velopass prévues dans l'Agglomération elle-même, qui sont représentées par les carrés noirs sur la carte. Il précise que la participation de la commune ne porte pas seulement sur le secteur de Marly, mais bien sur un réseau d'envergure. Il est, selon lui, important de bien comprendre ce réseau. Ce n'est en effet que lorsqu'il sera complet que l'on pourra vraiment tester son efficacité.

La station projetée à Bel-Air serait distante d'environ 1,2 km de la station existante de Marly-Jonction. Elle a été redimensionnée par rapport aux discussions qui ont eu lieu avec Velopass, notamment en nombre de vélos. Cependant, même si le coût par vélo est plus important, les infrastructures sont pratiquement identiques. Le message d'investissement se monte à 78'000 francs. La participation de l'Agglo est de 50 % et elle est d'ores et déjà acquise. La charge de la commune de Marly s'élève dès lors à 39'000 francs et c'est sur ce montant que les intérêts et les charges de la dette seront calculés.

L'emplacement choisi a fait l'objet de beaucoup de discussions. La concentration d'habitants doit être importante. Il est également nécessaire de se trouver à proximité d'un relais du groupe E. Le fait que le terrain où sera implantée la station appartient à la commune est également un élément non négligeable.

M. Jean-Marc BOECHAT informe que depuis le début de cette année Velopass et Publibike ont fusionné, ce qui permet aujourd'hui de profiter d'un réseau national de même type que Mobility. C'est un système intéressant.



Environ 1300 mouvements par année ont lieu à Marly-Jonction. M. BOECHAT précise que si le système fonctionne bien entre Bel-Air et Jonction, il sera dupliqué du côté du Publiet. La majeure partie du matériel

qui sera installé à Bel-Air sera de type « Publibike », car il est plus performant.

M. BOECHAT tient à relever qu'en cas d'échec de la station de Bel-Air, il sera possible de la démonter et de l'installer à un autre endroit, à moindre coût.

Le fait d'affirmer que la plupart des vélos en libre service sont utilisés par des étudiants ne se confirme pas. En effet, on constate dans le tableau présenté que la fréquentation est assez forte de juin à septembre, alors que les étudiants sont en vacances. On voit également une chute de fréquentation au mois de juin 2012. Cela est uniquement dû au mauvais temps qui a eu lieu à cette période. M. BOECHAT souligne un autre problème à la station de Jonction : elle ne dispose pas d'un toit. Cela va être corrigé.

On sait que les quartiers périphériques ne sont pour le moment pas desservis. Les discussions à ce sujet avancent et des solutions beaucoup plus efficaces du point de vue économique, écologique et d'utilisation verront le jour. Dans le plan d'Agglomération PA2, la ligne de bus 3, qui devrait passer par la Route du Centre jusqu'au Montiver, est en discussion. Du côté de Bel-Air en revanche, rien n'existe. La desserte possible en transports publics ne viendra pas avant un bon moment.

M. BOECHAT précise encore que le trafic interne pour aller faire ses achats entre Bel-Air et la Coop sera aussi un facteur intéressant, puisque tous les vélos sont équipés d'un panier. Il rappelle que la première demi-heure d'utilisation d'un vélo est gratuite lorsque l'on dispose d'un abonnement. Il n'en coûtera que 25 francs par année pour utiliser ce système, c'est-à-dire le prix de l'abonnement.

En conclusion, M. BOECHAT demande au Conseil général de soutenir ce message, de donner un appui à la mobilité douce et au développement de la mobilité inter-quartiers. C'est aussi un des vœux des Marly-Cafés.

Au nom de la Commission financière, Mme Anne DEFFERRARD relève que le message 31/12 inclus dans le budget 2013 avait été renvoyé par le Conseil général. Ce dernier désirait des compléments d'information sur un concept général de la mobilité douce au sein des quartiers ainsi que sur le choix du site. Le Conseil communal revient donc avec ce message 01/13 portant sur le même objet.

***Préavis de la
Commission financière***

La Commission financière constate :

- que le coût par vélo installé est supérieur au projet initial, étant donné que les frais fixes sont identiques ;
- qu'une provision pour frais de fonctionnement a été incluse, bien que nous ayons été informés que ces frais étaient pris en charge par des sponsors ;
- que les informations demandées par le Conseil général ne figurent pas entièrement dans le message.

Malgré cela, la Commission maintient, dans sa majorité, son préavis positif quant à cette dépense que la commune peut assumer financièrement.

M. Jean-Marc BOECHAT répond que les sponsors couvrent, dans les frais d'exploitation, environ 15'000 francs. Les frais de fonctionnement se sont montés, pour l'année passée, à 19'000 francs, le solde de 4'000 francs ayant été réparti entre toutes les communes de l'Agglo. C'est pour cette raison qu'il existe une provision de 1'500 francs pour ces frais de fonctionnement. M. BOECHAT donnera des indications complémentaires sur l'évolution du système, probablement lors de la prochaine séance du Conseil général.

***Intervention du
Conseil communal***

Mme Dominique ALT, PDC, demande si l'on connaît l'identité des sponsors et s'il serait possible d'en élargir le cercle.

***Intervention de
Mme ALT***

M. Jean-Marc BOECHAT informe que, pour les vélos, les sponsors sont La Liberté, le Groupe E, la Banque cantonale de Fribourg et l'ECAB. Ce sont les quatre piliers. M. BOECHAT précise que l'Agglo travaille pour élargir le cercle des sponsors, puisque le système de vélos en libre en service va évoluer assez rapidement. Comme Velopass et Publibike ont fusionné, M. BOECHAT explique que la direction va être unifiée. Il annonce que le nouveau directeur de Velopass-Publibike sera M. Fabrizio LAGO, un Marlois. Ce dernier aura ainsi une oreille attentive au développement du système propre à la commune de Marly.

***Intervention du
Conseil communal***

M. Marc ROMANENS, PLR, se demande si, à propos du rendement d'une station Velopass, il ne s'agit pas plutôt de 13'000 mouvements et non 1'300.

***Intervention de
M. ROMANENS***

M. Jean-Marc BOECHAT répond par la négative. Ce sont bien 1'300 mouvements. Il précise que la fréquentation d'une station Velopass dépend de la météo.

***Intervention du
Conseil communal***

M. BOECHAT relève encore qu'il est un peu difficile en ce moment d'obtenir des informations de Velopass, très occupée à sa fusion avec Publibike. Lorsque M. BOECHAT a demandé la rentabilité de la station de Jonction, Velopass a répondu qu'elle « fonctionnait bien », sans autre précision

chiffrée. Toutefois, M. BOECHAT espère obtenir à terme des informations plus claires. Avec la nouvelle structure qui se met en place, il imagine que ce sera plus facile, de même qu'une éventuelle négociation sur le prix de la station. Il assure au Conseil général que le Conseil communal va négocier au plus serré.

M. Jean-Pierre OERTIG, PLR, indique que son groupe est quelque peu déçu, malgré cette belle présentation, du nouveau message qui n'apporte pas de justificatif supplémentaire quant à la pertinence de l'endroit choisi. Le groupe PLR constate cependant trois choses : le Conseil communal a refait des vérifications et a confirmé l'endroit comme adéquat ; le montant global a été réduit à 78'000 francs, avec six vélos et huit bornes ; la station est déplaçable en cas de non-utilisation ou d'utilisation insuffisante. Compte tenu de ceci et étant donné que le PLR s'était déjà exprimé globalement en faveur du concept Velopass, M. OERTIG informe que son parti est d'accord, malgré la faiblesse du message, de faire confiance au Conseil communal et de lui laisser tenter cette expérience. Le groupe PLR demande toutefois au Conseil communal que, dans un délai approprié, après la mise en fonction de cette station et avant toute installation de nouvelle station, le Conseil communal présente un bilan détaillé de l'utilité de cette station ou des stations qui seront installées sur le territoire de Marly par rapport à leur utilisation pratique.

***Intervention de
M. OERTIG***

M. Jean-Marc BOECHAT présente une nouvelle fois ses excuses pour le message présenté, mais rappelle que ses ennuis de santé ne lui ont pas permis d'étayer ce message avant ce soir. Il comprend et il soutient l'idée du Conseil général qui souhaite être parfaitement informé.

***Intervention du
Conseil communal***

M. Sylvain DEBROT, PS, souhaite rappeler un point de critique qui avait été évoqué l'année passée. Cette critique portait sur le fait qu'il s'agissait d'un test, qu'on ne savait pas très bien si cela avait des chances de réussir, qu'il n'existait pas d'étude sérieuse là derrière. Un simple calcul montre que si on enlève la partie récupérable, le coût du test est de l'ordre de 3'360 francs, voire de 5'000 francs selon le calcul de M. BOECHAT. Cet argument n'est donc, à son avis, pas justifiable, ni défendable. Le Parti socialiste de Marly est cohérent avec son programme de législature et soutient sans réserve ce message.

***Intervention de
M. DEBROT***

Au nom du groupe UDC, M. Samuel BRÜGGER estime que cette station Velopass, située en bas du quartier Bel-Air, ne servira à rien pour les

***Intervention de
M. BRÜGGER***

personnes qui habitent en haut. De plus, les étudiants, qui sont, selon lui, les personnes ciblées par Velopass, possèdent déjà un vélo pour la plus grande partie.

M. Boris GIACOBBO, PS, informe que la Commission d'aménagement préavise favorablement ce message.

***Préavis de la
Commission
d'aménagement
Décision***

Le Président passe au vote le message 01/13 relatif à la demande de crédit d'investissement pour une station de vélos en libre service Velopass, qui est accepté à majorité évidente ; 6 voix s'expriment contre. La dépense de 78'000 francs et le crédit correspondant sont donc autorisés.

Le Président décrète 15 minutes de pause ; il est 21h00.

5. Election d'un membre du Bureau (scrutateur)

***Intervention de
M. BONGARD***

Au nom du groupe PDC, M. Pascal BONGARD présente la candidature de Mme Florence CAUHEPE. Mme CAUHEPE a été élue au Conseil général lors des dernières élections et en est donc membre depuis le début de cette législature. Elle est professeure à l'Université de Fribourg dans le domaine des médias et des communications.

Résultat de l'élection d'un membre du Bureau :

Résultat

- Bulletins distribués : 39***
- Bulletins rentrés : 38***
- Bulletins blancs : 2***
- Bulletins nuls : 0***
- Bulletins valables : 36***
- Majorité absolue : 19***

Est élue comme scrutatrice par 32 voix, Mme Florence CAUHEPE (PDC).

A obtenu une voix, Mme Dominique ALT (PDC)

A obtenu deux voix, M. Pascal BONGARD (PDC)

A obtenu une voix, M. Jacques KUENLIN (PDC).

Le Président félicite Mme Florence CAUHEPE pour son élection.

6. Informations du Conseil communal sur les dossiers en cours

***Intervention du
Conseil communal***

Plan de fusions du district

Au sujet du plan de fusion du Préfet, M. Jean-Pierre HELBLING revient sur la position de Fribourg qui prône une fusion à six communes et une fusion urgente. Villars-sur-Glâne n'est quant à elle pour l'instant pas très encline à une fusion, car elle se demande ce qu'elle a à gagner dans ce processus.

Marly a donné son préavis pour la variante 2, soit une fusion avec six communes, voire éventuellement avec l'adjonction de Corminboeuf. M. HELBLING précise que Marly entend poursuivre son processus avec Villars-sur-Glâne et Fribourg et qu'elle n'entre pas en matière sur la variante 2bis proposée par la Direction de l'agriculture et des forêts. Cette variante 2bis prévoit Marly comme une commune « pont » avec le plateau du Mouret. La Préfecture va maintenant procéder à une synthèse de toutes les prises de position des Conseils communaux jusqu'à la fin mars 2013. Ensuite, M. le Préfet indiquera au Conseil d'Etat le périmètre de fusion qui lui paraît optimal, avec éventuellement une seule variante au maximum. La prise de position du Conseil d'Etat devrait tomber jusqu'à fin mai. M. HELBLING explique que les séances d'information à la population se dérouleront en principe durant le mois de juin, et non plus en mai en raison du retard pris. Pour Marly, la date du 13 juin a été annoncée à la Préfecture qui doit la confirmer. Cela dépend aussi de l'avancement des travaux au sein du Conseil d'Etat. M. HELBLING a même entendu dire que ces séances d'information ne pourraient avoir lieu qu'à la rentrée.

Groupes Fusion 2016

M. HELBLING explique que les groupes ont commencé leurs séances, entre une voire trois séances par groupe selon les disponibilités des personnes impliquées. A ce stade, il s'agit surtout de répertorier les tâches des différents services et de constater comment sont traitées les activités dans les services communaux de chaque commune (analyse dans le fonctionnement des services sociaux, du sport scolaire, des plans comptables). La deuxième phase consistera à étudier les conséquences de la mise en commun de ces activités, avec tous les tenants et aboutissants. Au niveau du Comité de pilotage (COPIL), sont spécifiquement traitées les questions politiques : nombre de conseillers communaux, professionnels ou non, temps plein ou temps partiel, phase de transition, caisse de pension, etc. Un point important a été discuté lors de la séance de lundi dernier, celui de la communication. Lors de la séance du 11 décembre avec tous les Conseillers communaux, il avait été décidé de faire des communications communes ; cependant, cela ne fonctionne pas. Le COPIL va donc essayer de remédier à ce niveau-là. M. HELBLING explique qu'il est encore trop tôt pour donner les résultats des différents groupes de travail. Cela se fera en temps voulu.

Projets d'appartements pour seniors Pré Zurthanen

M. HELBLING annonce que trois projets ont été présentés au Conseil communal et aux représentants des groupes politiques lors d'une séance marathon le 12 mars dernier. Le Conseil communal se penche actuellement sur la réalisation d'un tableau comportant toutes les données comparables des trois projets afin de résumer les informations reçues. Ces trois présentations et le tableau comparatif feront l'objet d'un CD qui sera remis à chaque responsable des groupes politiques. La suite de la démarche sera encore discutée au sein du Conseil communal pour déterminer effectivement les différentes étapes qui vont encore se préciser au niveau du Conseil communal et au niveau du groupe de travail.

La Fête des voisins

M. Jean-Pierre HELBLING explique que la Fête des voisins se déroulera au niveau international le vendredi 31 mai 2013. Pour Marly, l'objectif est de permettre à ses habitants de passer un moment convivial avec ses voisins et voisines, ceci afin de renforcer les relations de proximité et les liens sociaux. L'idée n'est pas d'organiser une fête de quartier, mais de passer une soirée en toute simplicité avec ses voisins proches : inviter par exemple ses voisins de palier pour un apéro, faire des grillades avec la famille qui habite la maison d'à côté ou encore organiser un souper canadien avec les habitants de son immeuble. Cette manifestation offre un moyen original d'aller à la rencontre de la population. Cette fête est proposée conjointement par l'Animation socioculturelle de Marly et Marly Sympa. Les papillons distribués ce soir expliquent comment participer et recevoir son titre d'organisation gratuit. M. HELBLING précise que l'Animation socioculturelle peut bien entendu soutenir les participants au niveau de la logistique. Ce n'est cependant pas l'Animation socioculturelle ou Marly Sympa qui va organiser ces rencontres. C'est bien l'initiative privée des habitants, et peut-être celles des Conseillers généraux qui peuvent être le moteur dans leur quartier pour promouvoir une telle activité. Un site Internet, qui sera prochainement activé, donnera d'autres renseignements au sujet de cette Fête des voisins.

Mme Françoise SAVARY fait part d'un message des élèves de 5 et 6^{ème} primaires. Comme chaque année, ces élèves ont apprécié leur camp de ski et en remercie le Conseil général. Soutenir ces camps, c'est donner aux enfants la possibilité de faire valoir d'autres aspects de leur potentiel, de leur responsabilité, des camps où ils peuvent apprendre l'autonomie et expérimenter une saine prise de distance familiale, découvrir et s'adapter à

***Intervention du
Conseil communal***

la vie en communauté, tisser des liens entre classes propres à alimenter ensuite une ambiance conviviale au sein des établissements. Mme SAVARY a rendu visite à plusieurs camps et elle a, à chaque fois, passé une excellente journée où respiraient bonne humeur et ambiance. Elle relève l'énorme travail des organisateurs, l'engagement des enseignants, du maître de sport et des moniteurs. Ces moniteurs, dont deux membres de la Commission scolaire, donnent une semaine de leurs vacances pour apprendre à skier aux écoliers. A tous un grand merci.

M. André MEYLAN souhaite apporter des informations quant à la sécurité des enfants sur le chemin de l'école (SECHE). Une réflexion générale a été faite afin d'identifier les éléments et les endroits dangereux et de remédier à certains états de fait, ceci d'autant plus qu'à la rentrée 2013-2014, il y aura des enfants de deuxième enfantine. En séance du 22 novembre 2012, la SECHE a mandaté le Service de la sécurité pour établir un questionnaire tenant compte des données du Bureau de prévention des accidents (BPA), à l'intention des élèves et des parents via les enseignants. A la fin 2012, les réponses étaient transmises au Service de la sécurité. Sur les 526 élèves de Cité et de Grand-Pré, 396 ont répondu, c'est-à-dire 75,29 %, ce qui a été une belle surprise. Un travail de fourmis a été réalisé par le Service de la sécurité pour analyser les réponses et en faire des synthèses. Les passages pour piétons, la circulation et la vitesse ont été mis en évidence à différents endroits sur le territoire communal. M. MEYLAN annonce que des travaux seront réalisés en urgence : le marquage du passage piétons pour la liaison entre la Route du Centre et la Route du Midi, à la hauteur de la déchetterie légère, par une couche provisoire, étant donné que la Route du Centre sera refaite en 2013, le marquage du passage piétons pour la liaison Route du Midi et Route de la Grangette, à la hauteur du parking inférieur du Yaca, le marquage de la bande rouge à la Route du Chevalier, à la hauteur des feux, côté station de lavage Berset. Pour la suite des réalisations en termes de marquage, M. MEYLAN informe que la Police communale effectuera un inventaire global des passages piétons et planifiera l'exécution des travaux en collaboration avec le Service technique, ceci en fonction des priorités et des budgets 2013. Des travaux sont déjà en cours. Il s'agit de l'aménagement de la Route de la Gérine pour la modération du trafic et de la mise en impasse de la Route du Chevalier et de l'amélioration des passages piétons à cet endroit. La prochaine étape de ces travaux sera, en collaboration avec l'aménagement et les écoles, l'établissement de plans de

***Intervention du
Conseil communal***

trajets scolaires, c'est-à-dire tracer un chemin des plus sûrs et des plus agréables depuis les différents quartiers pour que les enfants puissent se rendre à l'école tranquillement. M. MEYLAN espère remplir ces objectifs pour la nouvelle rentrée scolaire.

M. Eric ROMANENS renseigne le Conseil général sur les camps-familles. C'est sous l'impulsion de la Commission de jeunesse et de l'Animation socioculturelle que ces camps ont pu renaître. Pour la deuxième fois cette année, soit du 9 au 16 février, M. ROMANENS annonce que 62 personnes ont participé à ce camp de ski qui a eu lieu à Evolène. C'était une belle réussite. M. ROMANENS remercie la Commission qui a donné son aval afin d'obtenir des subventions et ainsi soutenir ce joli camp-famille.

***Intervention du
Conseil communal***

La Colonie se déroulera du 13 au 20 juillet, à Veysonnaz. Des informations détaillées se trouvent dans le Marly-Information ou sont obtenues en contactant la Présidente, Mme Marie-France MAGES.

M. ROMANENS communique quelques dates importantes :

- 3 – 4 mai 2013 : inauguration du bikepark sis au Chemin des Sources. Sous l'impulsion de Marly-Bike il y a plus de deux ans, la Commission des sports ainsi que le Conseil communal ont été d'accord de mettre le terrain à disposition et de soutenir l'équipe de Marly-Bike pour construire ce parc qui a maintenant fière allure. Durant la journée du 4 mai, M. ROMANENS précise que tout le monde pourra tester cette nouvelle piste.
- 15 avril 2013 : atelier de réparation pour vélos organisé par Marly-Bike.
- 25 mai et 28 septembre 2013 : cours de conduite cycliste pour les enfants organisés par Marly-Bike.

L'année dernière, ces cours ont été une grande réussite. Il est en effet important que les enfants se sentent en sécurité à vélo dans le trafic important de Marly. M. ROMANENS remercie Marly-Bike qui s'investit pour que le vélo prenne de l'ampleur dans la commune.

- 26 avril 2013 : prise d'armes du Contingent des Grenadiers fribourgeois. Chaque année, le Contingent des Grenadiers organise une cérémonie en l'honneur du Président du Grand Conseil. Ce dernier était marlinois, M. Pascal KUENLIN, la prise d'armes aura lieu à Marly. En cas de beau temps, la cérémonie se déroulera sur le terrain de basket et en cas de mauvais temps à l'église. Le repas des Grenadiers et des autorités se prendra dans la halle de gym. Un cortège est prévu au départ du Chemin

du Publiet ; il traversera le double giratoire de Marly-Cité, passera devant le garage Berset, la Route du Chevalier, pour arriver à la halle de gym. Ce cortège débutera à 17h30.

- 27 avril 2013 : départ de l'avant-dernière étape du Tour de Romandie. Ce départ aura lieu devant la zone artisanale de Corbaroche. Le Park and Ride sera réquisitionné pour installer les coureurs ainsi que le plateau de départ. A cette occasion, la télévision suisse romande fera un reportage d'environ 35 minutes sur la commune de Marly. Il sera diffusé au début du direct de l'après-midi. Sont invités : M. Slava Bykov pour parler de l'intégration et Mme Monika Fürholz pour parler des sports un peu moins connus et moins médiatisés. M. Michel FAVRE, animateur de jeunesse, sera également présent, de même que M. le Syndic et M. ROMANENS.
- 18 mai 2013 : jeux d'Orange et les promotions civiques. Pour les promotions civiques, une visite du Pont de la Poya est prévue le samedi matin, suivie de la partie officielle dès 11h30 à Marly dans le cadre des jeux d'Orange, avec la réception d'une musique brésilienne venant de Nova Friburgo dont la Gérina avait fait connaissance lors de son récent voyage en Amérique latine.

M. Eric ROMANENS remercie le Conseil général pour la confiance témoignée dans toutes les Commissions qu'il a la chance de présider.

M. Jean-Marc BOECHAT donne une information toute récente sur les aménagements de la Route de la Gérine. Aujourd'hui, les travaux ont été adjugés. Ils commenceront à la mi-avril et devraient se terminer environ entre deux à trois mois plus tard.

***Intervention du
Conseil communal***

7. Divers

- Pétition : Mme Deborah ARNAUD, MV, explique qu'elle a déposé devant les membres du Conseil général la pétition que l'Association des parents d'élèves (APEM) a mise en place et qui débute aujourd'hui. Cette pétition concerne le réaménagement du double giratoire de Marly-Cité. Ce double giratoire est cantonal et non communal. Mme ARNAUD explique que l'APEM a appris, via la Commission de la SECHE, il y a un mois, que le canton avait décidé de repousser ce réaménagement à une période située entre 2019 et 2022, cela malgré les initiatives et les interventions de la commune de Marly. Le trottoir au nord du double giratoire va être exécuté en septembre. Mme ARNAUD relève que

***Intervention de
Mme ARNAUD***

l'APEM ne peut pas accepter d'attendre si longtemps. Elle rappelle que les patrouilleurs ne peuvent plus officier dans le double giratoire depuis 2008. L'APEM demande l'appui du Conseil général en faveur de cette pétition. Elle précise que les étrangers ont le droit de la signer, de même que les personnes de moins de 18 ans.

- **Fusion** : M. Jean-Pierre OERTIG, PLR, revient sur le projet Fusion 2016. *Intervention de M. OERTIG*
Il est vrai que lorsqu'il a lu l'article dans la Liberté sur la position de Villars-sur-Glâne, M. OERTIG a pensé que c'était l'estocade finale portée à ce projet. Il est vrai qu'aussi bien le Préfet que les personnes impliquées dans ce projet auront besoin de beaucoup de talent de persuasion, de patience. Autant il souhaite et pense qu'une fusion à 6 ou 7 fait sens, autant il ne voit pas une fusion entre Fribourg et Marly faire un centre fort entre Berne et Lausanne. M. OERTIG souhaite au Conseil communal et à toutes les personnes impliquées de faire preuve d'abnégation, de patience et leur dit : « bon courage ». Si le pont de la Poya a mis plus de 20 ans pour être réalisé, il pense que la fusion, c'est plutôt à l'horizon 2030 qu'il faut l'envisager.

- **Projet Pré Zurthanen** : M. Bruno RÜEGER, PS, revient sur les trois projets d'appartements sécurisés dont a parlé auparavant M. HELBLING, qui sont très intéressants. Ils respectent le cahier des charges émis par le Conseil communal et les chefs des groupes politiques du Conseil général. A la suite du temps passé à concevoir gratuitement ces projets par trois bureaux d'architectes, M. RÜEGER pense qu'il serait vraiment élégant que le Conseil communal se détermine rapidement sur le projet choisi. Aussi, le groupe PS propose au Conseil communal de mettre à l'ordre du jour de la prochaine séance du Conseil général, qui aura lieu en juin 2013, la discussion de l'octroi du droit de superficie de l'article appelé « Pré Zurthanen ».

M. Jean-Pierre HELBLING prend note de cette proposition. Comme il l'a déjà dit, le Conseil communal va maintenant se déterminer sur la suite. Son but est aussi d'avancer et de pouvoir concrétiser ce projet cette année. *Intervention du Conseil communal*

- **Zone urbaine** : M. Claude BIELMANN, MV, réagit sur une demande de permis de construire préalable qu'a préavisée négativement la Commission d'aménagement, du territoire, des transports et de l'énergie lors de sa séance du 27 février 2012. Ce préavis a été donné à *Intervention de M. BIELMANN*

l'unanimité par les deux Conseillers communaux et les membres de la Commission. M. Laurent CORPATAUX, responsable de service, a avisé par courriel que le Conseil communal a, lui, préavisé favorablement cette demande. Il s'agissait d'une deuxième demande préalable pour un projet se situant en zone urbaine. Le projet consistait à agrandir l'appartement à l'étage, à la création d'une lucarne à l'étage, d'une surface commerciale au rez-de-chaussée et d'un disponible au sous-sol. Le projet tel que présenté est totalement compatible avec la zone résidentielle à faible densité. La Commission n'a pas été insensible au côté humain. Elle partage l'opinion des services techniques, en estimant que même si ce projet répond partiellement à la zone urbaine, il ne correspond pas du tout à l'objectif et à la destination de la zone urbaine. Selon M. BIELMANN, le préavis favorable du Conseil communal crée un précédent et donne un mauvais signal pour les futures demandes. M. BIELMANN désire rappeler le RCU et le guide d'aménagement. Dans le dossier d'approbation du RCU, il est mentionné : « cette troisième enquête publique a pour but de modifier le règlement communal d'urbanisme, suite à une opposition, pour répondre au souhait du Conseil communal de densifier la zone urbaine et pour adapter le plan d'affectation des zones suite à une coordination avec la section des lacs et des cours d'eau ». Pour la zone urbaine, le RCU dit : « en accord avec la politique de densification de la Confédération et du Canton, le Conseil communal souhaite imposer de nouvelles constructions aux constructions que la surface au plancher brut affectée à l'habitation présente au minimum 27 % de la surface de plancher totale, imposer un nombre d'étages de rez plus deux au minimum, suite à l'affaire Aldi et Lidl, pour qu'on arrête de faire plus que des éléments à niveaux, augmenter la hauteur à 15 mètres, augmenter l'IBUS à 1.50, augmenter l'IOS à 0.45 etc. ».

La zone urbaine a pour objectif de favoriser une densité des constructions. Le Conseil communal ne souhaite plus que des bâtiments de moins de trois étages puissent se construire dans cette zone. M. BIELMANN donne encore quelques éléments qui figurent dans le guide d'aménagement local édité par le canton de Fribourg. La commune a mené à son terme la révision de son plan d'aménagement local, mais l'aménagement communal ne s'arrête pas avec la décision d'approbation de celle-ci. A l'aide du PAL, la commune contrôle le développement de son territoire conformément à ses intentions. Chaque

permis de construire est donc analysé en fonction du plan d'affectation des zones et du règlement communal d'urbanisme. La Commission d'aménagement est maintenue au-delà de la phase d'élaboration du PAL. Les connaissances acquises au cours de l'étude en font un interlocuteur privilégié pour le Conseil communal, la tenue des séances régulières permet de discuter dans un cercle élargi de l'application du PAL et de bénéficier ainsi d'un avis averti lors de décisions importantes. Pourquoi le Conseil communal n'a-t-il pas, pour le cas présent, demandé de rencontrer la Commission d'aménagement afin de comprendre sa prise de position et de bénéficier des compétences de celle-ci ? M. BIELMANN déclare que le Conseil communal sait utiliser les compétences de la Commission quand il s'agit d'appuyer un message du Conseil communal, comme la Ferme du Port, alors que c'était un dossier du ressort de la Commission des bâtiments. M. BIELMANN remercie chacun pour son écoute attentive.

M. Jean-Pierre HELBLING répond qu'il ne lui appartient pas de traiter d'un dossier privé au sein du Conseil général. Il précise cependant que le Conseil communal a obtenu les informations nécessaires à ce dossier par le responsable de la Commission d'aménagement. Pour le Conseil communal, cela était suffisant. Il aimerait rappeler qu'il arrive parfois que le Conseil communal ne suive pas le préavis d'une commission. Dans le cas précis, le Conseil communal a relevé le travail exact réalisé par la Commission, le service et le dicastère. Il a apprécié le dossier avec d'autres considérations qu'uniquement l'aspect technique. Le Conseil communal a donné un préavis favorable moyennant quelques explications dans ce dossier. M. HELBLING ne voudrait pas comparer cela à un message, car cela n'a rien à voir. Pour l'instant et sous réserve d'autres éléments qui pourraient le faire changer d'avis, M. HELBLING déclare que c'est un préavis favorable qui a été émis par le Conseil communal.

***Intervention du
Conseil communal***

M. Pascal BONGARD, PDC, estime que l'aménagement du territoire est un thème important débattu souvent ces derniers temps au niveau fédéral, cantonal, d'agglomération et communal. La volonté tant populaire que politique est la densification du territoire bâti. Mais que signifie « densification » ?

***Intervention de
M. BONGARD***

Les objectifs de la densification sont par exemple de limiter les déplacements motorisés individuels au profit de la mobilité douce,

d'économiser l'espace, notamment de préserver les forêts et les terres agricoles, de protéger les paysages, etc. Mais quels sont les outils pour atteindre ces objectifs ?

Si M. BONGARD s'en tient au niveau communal, le plan d'aménagement local, à savoir le plan d'affectation des zones et le règlement communal d'urbanisme, est le seul outil à disposition des autorités, qui ont par ailleurs la responsabilité de l'aménagement du territoire communal. Qu'on le veuille ou non, Marly se trouve dans une agglomération urbaine où cette densification doit être réalisée. C'est dans cette optique que le PAL prévoit des zones urbaines à forte densité. Atteindre les objectifs fixés à moyen ou long terme, c'est appliquer sans restriction les mesures prévues même si parfois d'autres paramètres émotionnels, économiques ou politiques pourraient influencer les décisions des autorités. Selon M. BONGARD, il faut se faire à l'idée que l'entrée de Marly, après le pont de Pérolles, va changer de physionomie durant ces prochaines décennies avec le développement harmonieux mais dense du secteur Winckler et une prolongation de l'urbanisation de part et d'autre de la route cantonale. Cette mutation a d'ailleurs déjà eu lieu de l'autre côté du pont avec la zone industrielle du Plateau de Pérolles devenue un campus universitaire offrant une densité importante d'écoles et de logements.

Pour terminer, M. BONGARD peut assurer que la Commission d'aménagement a pour but de mettre toutes ses compétences au service du Conseil communal pour que les décisions exécutoires puissent être prises dans le respect des lois, règlements et plans mais surtout en privilégiant l'intérêt général.

La parole n'étant plus demandée, le Président, M. Benjamin PAPAUX, clôt la séance à 22 h 01, en remerciant le Conseil communal et le Conseil général de leur participation. Il souhaite à chacun une joyeuse fête de Pâques et rappelle la prochaine séance, qui aura lieu le 26 juin 2013.

***Intervention du
Président***

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le Président

Benjamin PAPAUX

Le Secrétaire

Luc MONTELEONE