



PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL DU JEUDI 20 MARS 2025, A 19H30

PRESIDENCE	M. Adrian Etter, Président, excusé remplacé par Mme Irene Bernhard, Vice-présidente
CONSEIL GENERAL	41 Conseillers généraux sont présents
EXCUSES	Mme Valérie Ugolini, MM. René Thomet, Frédéric Clément, Alexandre Wicht, Jean-Claude Schneuwly, Nabil Fumasoli et Alexandre Demont
ABSENT	M. Jean-François Bickel
CONSEIL COMMUNAL	8 Conseillers communaux sont présents
EXCUSE	M. Olivier Carrel

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 11 décembre 2024 disponible sur le site internet www.villars-sur-glane.ch
2. Message relatif au 4^{ème} plan quinquennal de gestion d'entretien du réseau routier communal (PGRR-4)
3. Message relatif au remplacement de cinq saleuses et à l'installation d'une unité de production de saumure
4. Message relatif au crédit d'investissement complémentaire relatif à la TransAgglo, secteur Croset-Platy
5. Divers

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. M. le Syndic, Mmes et MM. les Conseillères et Conseillers communaux, chères et chers collègues, Mme et M. les représentants de la presse, j'ai le plaisir d'ouvrir la séance de notre Conseil général.

Je constate que la séance de ce soir a été convoquée par pli personnel en date du 7 mars 2025, soit dans le délai légal de 15 jours et qu'elle a, ainsi, été régulièrement convoquée.

J'invite les scrutatrices et scrutateurs à bien vouloir me communiquer le nombre de Conseillers généraux présents actuellement.

Les personnes suivantes se sont excusées pour ce soir, pour le Conseil général :

- Mme Valérie Ugolini, MM. Adrian Etter, René Thomet, Frédéric Clément, Alexandre Wicht, Jean-Claude Schneuwly, Alexandre Demont et Nabil Fumasoli

et pour le Conseil communal :

- M. Olivier Carrel

Nous sommes actuellement 38 Conseillères et Conseillers présents.

Suite à la démission de Mme Chloé Grenier (CG-PCS), c'est M. Olivier Huot qui rejoint notre Conseil général. Il a été assermenté par la Préfète de la Sarine, Lise-Marie Graden, le 18 mars 2025. Il peut donc valablement siéger ce soir.

M. Huot est né le 2 mai 1965. Il est marié et père de deux enfants. Il est ingénieur HES électrotechnique et travaille dans le Département de physique de l'Université de Fribourg. Il habite notre Commune depuis 1992 au chemin de la Pépinière. M. Huot est président de la section locale du Centre Gauche-PCS. Je vous prie de bien vouloir vous lever afin que nous puissions vous souhaiter la bienvenue dans notre hémicycle.

M. Luc Brillard, Conseiller général, rejoint la séance à 19h32.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. J'observe que la majorité des membres sont présents, je déclare donc que le quorum de 26 est atteint et que nous pouvons valablement siéger.

Avez-vous des remarques à formuler au sujet de l'ordre du jour ? Tel n'est pas le cas, j'ai quelques communications à vous transmettre.

J'ai le plaisir de vous lire le message de notre Président, Adrian Etter, je cite :

« Cher hémicycle, je regrette de ne pas pouvoir être présent ce soir. Une importante opération m'attend lundi prochain. Je remercie notre Vice-présidente, Mme Irene Bernhard, de reprendre la gestion du dialogue politique de ce soir. Je vous souhaite une séance inspirante entre partenaires de sensibilité politique différente. Au plaisir de vous retrouver pour les séances des comptes les 3 et 4 juin 2025 ».

M. Sergio Gautier, Conseiller général, rejoint la séance à 19h34.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Ainsi, c'est à moi de mener les débats de ce soir et comme on m'a très clairement fait comprendre que ce n'est pas du tout certain que je sois élue à la présidence, même si je suis Vice-présidente actuellement, je me sens encore plus honorée de pouvoir vous guider à travers la séance de ce soir. Ce sera probablement la seule séance du Conseil général que je mènerai, s'il s'avère que la boule de cristal a prédit juste !

C'est une séance que nous espérons être courte en vue du match de hockey très important qui se déroulera durant notre séance. Vous êtes, dès lors, excusé si vous voulez partager votre joie lorsque Gottéron marquera des buts et ainsi nous tenir informés mais je vous prie tout de même de suivre les débats et d'accorder aux intervenants le respect qu'ils méritent.

En ce qui concerne notre Président et son opération imminente, le groupe Centre-Gauche PCS a amené un bocal à mots doux pour des vœux de bon rétablissement. A cet effet, vous allez recevoir des petits billets où vous pourrez lui écrire un mot durant la séance. Le bocal sera à disposition près de la porte pour y déposer vos vœux avant de quitter la salle.

M. Rigobert Hervais Kamdem, Conseiller général, rejoint la séance à 19h36.

Je vous informe également que la sortie du Conseil général est en cours d'organisation et que la date n'est pas encore connue à ce stade. Elle vous sera communiquée en même temps que les informations s'y rapportant.

Revenons aux formalités de notre séance. Je vous rappelle qu'elle est enregistrée pour la bonne tenue du procès-verbal. D'autre part, je vous prie de bien vouloir transmettre au secrétariat communal, si possible en version électronique, vos interventions afin de faciliter la rédaction du procès-verbal. Pour le traitement des amendements, je vous demande également de les formuler par écrit et de les remettre à Mme Vonlanthen par courriel à l'adresse : secretariat@villars-sur-glane.ch.

Je profite de remercier chaleureusement notre secrétariat pour la préparation de nos séances et la gestion des excusés toujours assez élevée comme on le constate ce soir ainsi que notre huissier, Alexay Girard, qui veille au bon déroulement de nos séances.

Cela étant dit, nous pouvons passer à notre ordre du jour.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 11 décembre 2024 disponible sur le site internet www.villars-sur-glane.ch

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Le procès-verbal de notre séance du 11 décembre 2024 est disponible sur le site internet de la Commune. J'en profite pour remercier Mme Vonlanthen pour son travail de rédaction. Y a-t-il des remarques au sujet du procès-verbal ? Si tel n'est pas le cas, je vous propose de passer à son approbation.

Celles et ceux qui approuvent le procès-verbal de la séance du 11 décembre 2024 sont priés de le manifester par main levée.

Le procès-verbal de la séance du 11 décembre 2024 est approuvé par 40 oui et 1 abstention

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Nous passons au point 2 de notre ordre du jour.

2. Message relatif au 4^{ème} plan quinquennal de gestion d'entretien du réseau routier communal (PGRR-4)

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Je passe à la discussion générale et donne la parole à la Commission financière, M. Zaugg.

M. Michael Zaugg, Président de la Commission financière. Lors de sa séance du 27 février 2025, la Commission financière a reçu M. François Grangier, Conseiller communal en charge du dossier, et M. Ali Osman Eraslan, Chef de secteur des services extérieurs.

La Commission financière souligne la qualité de leur présentation tout comme les explications et réponses données lors de cet entretien.

Elle relève que le premier plan quinquennal a été présenté en 2002 et que les travaux prévus au PGRR-3 (2018) n'ont pas tous été réalisés car la Commune n'était pas le seul maître d'ouvrage pour certains projets. Elle rappelle par ailleurs que l'objectif principal de ces plans est de prolonger au maximum la durée de vie des routes.

La Commission financière s'est de plus assurée que le crédit sollicité de CHF 1'410'000.- TTC permettra de faire toutes les réfections nécessaires, et qu'il comprend en outre un montant destiné à des interventions urgentes.

Le budget ne comprend cependant pas la réfection des tronçons qui nécessitent des travaux plus importants et qui feront l'objet de projets spécifiques, à savoir la route du Bugnon, la route du Soleil, la route de Villars et la route du Fort-St-Jacques.

Sur la base des informations transmises, tant dans le message que lors de cette séance, la Commission financière, à l'unanimité, préavise favorablement le 4^{ème} plan quinquennal de gestion d'entretien du réseau routier communal (PGRR-4).

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Est-ce que le Conseil communal souhaite, à ce stade, prendre la parole ? Tel n'est pas le cas, je donne la parole au Conseil général. Mme Waltman.

Mme Pauline Waltman, Conseillère générale. Le groupe PVL-PLR a examiné le message relatif au 4^{ème} plan quinquennal pour l'entretien du réseau routier. Il réitère son soutien aux plans quinquennaux, qui facilitent le travail des services techniques. Grâce à cette planification, Villars-sur-Glâne peut se féliciter de disposer d'un réseau routier globalement en bon à très bon état.

Toutefois, nous souhaitons attirer votre attention sur le cas particulier de la Route des Préalpes, plus précisément sur le tronçon situé entre le giratoire de la Route de Cormanon et celui de la Route du Coulat. Ce tronçon a été revêtu, il y a un peu plus de cinq ans, d'un enrobé phono-absorbant afin de réduire les nuisances sonores. Cette décision s'appuyait sur le message relatif à la demande d'un crédit pour l'assainissement phonique de la Route des Préalpes, accepté par le Conseil général lors de sa séance du 15 mars 2018.

Lors de cette séance, M. Dimitri Küttel avait exprimé de fortes réserves à l'égard des enrobés phono-absorbants, en s'appuyant sur des analyses du Canton de Fribourg. Malheureusement, ces réserves se sont révélées fondées : après seulement cinq ans, ce tronçon doit déjà être rénové.

Face à cette situation, le groupe PVL-PLR invite le Conseil communal à privilégier la mise en place de zones 30 km/h, comme cela avait déjà été suggéré par Mme Bernhard lors de la séance précitée, plutôt que d'opter pour des enrobés phono-absorbants qui nécessitent des travaux de réfection à des intervalles bien trop courts.

Cela étant dit, le groupe PLR-PVL soutiendra le message relatif au 4^{ème} plan quinquennal et vous encourage à en faire de même.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions au sein du Conseil général ?
M. Monney.

M. Anatolio Monney, Conseiller général. Le groupe Le Centre s'est réuni en date du 11 mars 2025 afin de statuer sur le PGGR-4. Le groupe souligne la qualité du document tant dans sa présentation que dans les détails présentés.

Le Centre salue la stratégie de maintien des infrastructures routières communales qui est appliquée depuis plus de vingt ans, ce qui a permis de conserver des routes dans un état qualifié de bon à plus de 88%. Contrairement à d'autres objets présentés ce soir, ce plan de gestion n'a pas déclenché au sein du groupe de discussions acharnées. Tout au plus certaines remarques ont été émises sur les prix unitaires de réparations et de rénovations présentées. Certains membres les estimant un peu ancien voire dépassé.

Cependant, le groupe a décidé de faire confiance au mandataire et à l'administration. C'est pourquoi Le Centre dans son ensemble soutient la demande de crédit proposée.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions au sein du Conseil général ?
M. Schmidt.

M. Nicolas Schmidt, Conseiller général. Le plan quinquennal permet à la Commune de planifier les interventions et les finances nécessaires à l'entretien des routes communales. Nous saluons cet instrument qui permet une vision d'ensemble et une gestion sur la longue durée. Nous relevons que le message qui nous est soumis ne comporte pas l'ensemble des coûts et investissements prévus pour les routes communales.

Pour rappel, en plus des 1,4 millions de francs pour le plan quinquennal, la Commune planifie d'investir 50 millions de francs pour divers projets de routes entre 2025 et 2029. Parmi ceux-ci, l'accès de l'A12 à Bertigny, le carrefour de Belle-Croix et la TransAgglo. Donc, les routes communales seront de loin la catégorie d'investissement qui pèsera le plus lourd sur les finances

de la Commune. Sur les 50 millions de francs, environ la moitié sera remboursée à la Commune par des subventions payées par l'Agglo ou le Canton. Mais quand même 50 millions de francs de deniers publics ! Cela ne m'étonnerait pas de croiser bientôt à Villars-sur-Glâne des conquistadors à la recherche d'El Dorado avec ses routes pavées d'or !

Nous avons soulevé lors de notre séance du groupe des Verts Centre-Gauche PCS quelques remarques et questions :

1. Lors de notre séance de préparation nous avons obtenu comme information que le revêtement phono-absorbant est plus coûteux et nécessite d'être remplacé plus régulièrement pour maintenir son efficacité. Dans l'intervalle, nous avons effectué des recherches concernant ce point. Une étude récente de l'Office fédéral de l'environnement démontre que ce genre de revêtement contribue non seulement à la protection contre le bruit mais aussi du climat. L'Office fédéral estime qu'une combinaison équilibrée de limitations de la vitesse à 30 km/h et de revêtements phono-absorbants serait la solution la plus efficace. Quelle est la position du Conseil communal concernant les recommandations de l'Office fédéral de l'environnement ?
2. Quant au projet parking P3 du Platy, nous demandons au Conseil communal de veiller à ce que cette zone ne devienne pas un désert d'asphalte et un îlot de chaleur. Nous encourageons le Conseil communal de présenter dans le futur message des précisions concernant l'utilisation limitée de cette zone comme parking et sur les plans de mobilité nécessaires lors d'événements à forte affluence sur la Commune. En outre, nous espérons que le Conseil communal fera preuve d'imagination quand il concrétisera la planification de cette zone et nous présentera un projet permettant d'allier des activités ludiques et la possibilité de parquer lors de manifestation.

En conclusion, nous constatons que l'état de nos routes communales est bon et que l'entretien régulier porte ses fruits. Pour ce travail et le soin qu'ils portent à nos routes, nous remercions les Services techniques de la Commune. Les coûts annuels pour l'entretien à Villars-sur-Glâne sont plus bas que la moyenne théorique, ce qui nous réjouit. Notre groupe soutiendra donc le message.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions au sein du Conseil général ? Tel n'est pas le cas, je donne la parole au Conseil communal. M. Grangier.

M. François Grangier, Conseil communal. Je vous remercie de votre soutien pour ce message

qui est d'une importance capitale pour le bon fonctionnement de nos services, en particulier celui de l'entretien routier.

J'ai pris bonne note de la question de M. Schmidt par rapport au phono-absorbant. Il faut savoir qu'il a une durée de vie moyenne deux fois plus faible qu'un enrobé standard. L'article publié sur le site de l'Office fédéral de l'environnement omet de prendre en compte l'aspect financier. De plus, ses possibilités d'utilisation sont limitées.

Concrètement, si on prend le cas de la route du Soleil avec une forte déclivité, la présence d'un giratoire ou encore le stationnement de véhicules lourds rend ce type d'enrobé vivement déconseillé.

Peut-être une petite précision technique, la résistance mécanique d'un enrobé bitumineux qui est considérée comme un revêtement souple, dépend directement de la granulométrie des graviers qui le compose. Un enrobé standard à une granulométrie pouvant aller jusqu'à 11 mm tandis qu'un enrobé phono-absorbant se limite à 4 mm. Soit proche du sable. A titre de comparaison, même sur les trottoirs, il est utilisé un minimum de 8 mm pour assurer une résistance mécanique suffisante.

Un autre point, non compris dans l'étude concernée, est l'impact des travaux sur la population. L'entretien d'un enrobé phono-absorbant nécessite des interventions deux fois plus fréquentes sur le réseau communal ce qui alourdirait la charge du staff technique pour le suivi des chantiers et les désagréments pour les riverains.

C'est pourquoi il est pertinent d'utiliser ces enrobés uniquement là où c'est strictement nécessaire. Pour le reste du réseau routier, l'option reste envisageable mais les contraintes évoquées doivent être prises en considération.

Concernant le parking P3 du Platy, en l'état, il s'agit uniquement de déposer les enrobés bitumeux sur la surface du parking. Le message concernant son utilisation et son aménagement vous parviendra en même temps que celui qui traitera la revitalisation de l'étang et du secteur Sud du Platy. Je peux déjà vous dire, M. Schmidt, que le projet sera à la hauteur de vos attentes.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. La parole est-elle encore demandée au sein du Conseil général ? Tel n'est pas le cas, je vous propose de passer au vote.

Celles et ceux qui acceptent le message du Conseil communal relatif au 4^{ème} plan quinquennal de gestion d'entretien du réseau routier communal (PGRR-4) pour un montant de

CHF 1'410'000.- TTC, avec un total de charges financières annuelles de CHF 98'700.-, soit CHF 70'500.- pour l'amortissement de 5% par an et CHF 28'200.- pour les intérêts de 2% par an et qui autorisent le Conseil communal à recourir à l'emprunt pour couvrir cette dépense sont priés de le manifester par main levée.

Le message tel que proposé par le Conseil communal est accepté à l'unanimité

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Nous pouvons passer au point 3 de l'ordre du jour.

3. Message relatif au remplacement de cinq saleuses et à l'installation d'une unité de production de saumure

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Je passe à la discussion générale et donne la parole à la Commission financière, M. Zaugg.

M. Michael Zaugg, Président de la Commission financière. Lors de sa séance du 27 février 2025, la Commission financière a reçu M. François Grangier, Conseiller communal en charge du dossier et M. Ali Osman Eraslan, Chef de secteur des services extérieurs.

La Commission financière souligne la qualité de leur présentation tout comme les explications et réponses données lors de cet entretien.

Elle relève que les saleuses proposées ne sont pas des véhicules mais des éléments installés sur les véhicules existants. Les saleuses actuelles ont plus de 25 ans.

Par ailleurs, la solution de saumure proposée est déjà utilisée, à satisfaction, pour des interventions sur des réseaux routiers bien plus conséquents que ceux de la Commune de Villars-sur-Glâne.

Actuellement, la consommation moyenne annuelle de sel est de 200 tonnes. La solution proposée permettra de faire des économies financières substantielles.

En outre, la saumure est surtout efficace pour dégivrer les chaussées sèches verglacées. Ce sont des conditions dans lesquelles le sel sous forme de cristaux ne peut pas être utilisé efficacement. Les deux méthodes sont donc complémentaires et contribuent ainsi à la sécurité routière.

Sur la base des informations transmises, tant dans le message que lors de cette séance, la Commission financière, à l'unanimité, préavise favorablement le remplacement de cinq saleuses et l'installation d'une unité de production de saumure.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Est-ce que le Conseil communal souhaite, à ce stade, prendre la parole ? Tel n'est pas le cas, je donne la parole au Conseil général. M. Karati.

M. Vanya Karati, Conseiller général. Le groupe Le Centre soutient la demande de financement pour le remplacement des cinq saleuses obsolètes et l'installation d'une unité de production de saumure, telle que présentée par le Conseil communal. Nous reconnaissons l'importance de moderniser les équipements de gestion hivernale afin d'améliorer l'efficacité, de réduire l'impact environnemental et d'assurer la sécurité routière durant ces périodes. Cependant, nous souhaitons attirer l'attention du Conseil communal sur plusieurs points critiques et proposer des pistes d'amélioration pour optimiser ce projet.

1. Coûts de maintenance et viabilité financière

Bien que l'utilisation de la saumure promette des économies de sel significatives (30% à 50%), nous tenons à souligner que ces économies pourraient ne pas être suffisantes pour compenser les coûts de maintenance et d'exploitation de la nouvelle installation. En effet, les systèmes automatisés de production de saumure, bien qu'efficaces, nécessitent un entretien régulier et des contrôles techniques qui pourraient engendrer des dépenses supplémentaires. Nous encourageons le Conseil communal à réaliser une analyse détaillée des coûts, incluant les dépenses de maintenance, afin de s'assurer que ce projet reste financièrement viable sur le long terme.

2. Examen de l'usage d'un mélange saumure-mélasse d'hydrates de carbone

Nous proposons que le Conseil communal examine l'utilisation d'un mélange saumure-mélasse d'hydrates de carbone comme alternative ou complément à la saumure pure. Selon l'Ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques (ORR Chim), annexe 2.7, cette méthode semble utilisable dans la situation de notre Commune. De plus, l'usage d'hydrates de carbone présente des avantages environnementaux supplémentaires, notamment une réduction de l'impact sur les sols, les nappes phréatiques et la végétation, ainsi qu'une meilleure efficacité à basse température. Par ailleurs, les hydrates de carbone sont moins corrosifs pour les infrastructures métalliques et les véhicules, ce qui pourrait entraîner des économies supplémentaires en termes de maintenance et de réparations, non seulement pour les infrastructures communales, mais également pour les habitants. Nous recommandons une étude comparative pour évaluer

les coûts, les avantages environnementaux et l'efficacité opérationnelle de cette méthode par rapport à la saumure pure.

3. Impact environnemental et compatibilité des équipements

Bien que la saumure réduise l'impact environnemental par rapport au sel sec, nous soulignons que d'autres méthodes, comme les hydrates de carbone, pourraient offrir des avantages environnementaux supplémentaires. Par ailleurs, il est important de noter que les équipements actuels pour les trottoirs ne sont pas compatibles avec la saumure, ce qui limite son application. Une solution intégrant des hydrates de carbone pourrait être plus polyvalente et compatible avec un plus large éventail d'équipements, y compris ceux utilisés pour les trottoirs.

En conclusion, notre groupe soutient la demande de financement, mais nous insistons sur la nécessité d'une analyse approfondie des coûts de maintenance, de l'impact environnemental et de l'exploration d'alternatives telles que le mélange saumure-mélasse d'hydrates de carbone. Nous croyons que cette approche permettra à la Commune de Villars-sur-Glâne de mettre en place une gestion hivernale à la fois performante, durable et économiquement viable, tout en minimisant son impact sur l'environnement.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions au sein du Conseil général ? Tel n'est pas le cas, je donne la parole au Conseil communal. M. Grangier.

M. François Grangier, Conseiller communal. Encore une fois, je vous remercie de votre soutien apporté à ce message. La Commune de Villars-sur-Glâne est conservatrice car aujourd'hui toutes les saleuses ont pratiquement 25 ans. C'est le moment de les changer.

Pour répondre à M. Karati au sujet des hydrates de carbone, il y a des tests qui ont été menés par l'OFROU et le Canton de Berne sur l'utilisation du sucre comme additif dans les mélanges de saumure. Ce produit n'est pas utilisé tel quel mais ajouté sous forme d'additif aux solutions de déneigement. Les essais ont mis en évidence certains avantages mais son coût, environ cinq fois plus élevé que le sel, constitue encore un frein majeur. Dans notre cas, cette solution n'a pas été envisagée car elle nécessite justement une installation pour la saumure. Toutefois, si des avancées permettent de réduire les coûts, l'ajout de cet additif pourrait être une alternative intéressante pour diminuer encore davantage la consommation de sel.

Concernant la maintenance et ses coûts, d'après les informations fournies par le prestataire, les coûts annuels de maintenance du système de saumure s'élèvent à environ CHF 420.- HT par année. Ce montant ne couvre pas le remplacement des pièces soumises à l'usure normale. Les

coûts de maintenance sont facilement absorbables dans le compte associé au service hivernal dans le budget de fonctionnement.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Est-ce qu'il y a encore des interventions au sein du Conseil général ? M. Braillard.

M. Luc Braillard, Conseiller général. Je voudrais juste ajouter qu'au niveau de l'impact environnemental, il faut garder les pieds sur terre par rapport aux nappes phréatiques. En effet, ce sont les routes et les trottoirs qui sont salés et les eaux sont collectées dans les eaux de surfaces et sont traitées par la STEP. Il n'y a pas de nappe phréatique à Villars-sur-Glâne concernée par l'impact de ce salage. L'eau que nous buvons est captée ailleurs. Je voulais juste préciser cet élément. Il y a cependant des avantages d'utiliser de la saumure plutôt que du sel sec.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. La parole est-elle encore demandée au sein du Conseil général ? Tel n'est pas le cas, je vous propose de passer au vote.

Celles et ceux qui acceptent le message du Conseil communal relatif au remplacement de cinq saleuses et à l'installation d'une unité de production de saumure pour un montant de CHF 400'000.- TTC, avec un total de charges financières annuelles de CHF 28'000.-, soit CHF 20'000.- pour l'amortissement de 5% par ans et CHF 8'000.- pour les intérêts de 2% par an et qui autorisent le Conseil communal à recourir à l'emprunt pour couvrir cette dépense sont priés de le manifester par main levée.

Le message proposé par le Conseil communal est accepté par 40 oui et 1 non

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Nous passons au point 4.

3. Message relatif au crédit d'investissement complémentaire relatif à la TransAgglo, secteur Croset-Platy

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. J'ouvre la discussion et donne la parole à la Commission financière, M. Zaugg.

M. Michael Zaugg, Président de la Commission financière. Lors de sa séance du 27 février 2025, la Commission financière a reçu Mme Francine Defferrard, Conseillère communale en charge du

dossier, Mme Jasmine Montel-Cambou, Ingénieure communale et M. Ivan Matic, Chef de secteur mobilité et sports.

La Commission financière souligne la qualité de leur présentation tout comme les explications et réponses données lors de cet entretien.

Le projet a été présenté pour la première fois au Conseil général dans le message du 11 mars 2020 et discuté lors de la séance du Conseil général du 24 juin 2020. Le montant prévu pour la réalisation de ce tronçon s'élevait alors à CHF 3'215'147.-. Les coûts présentés dans le message du 20 mars 2025 sont estimés à CHF 8'115'000.- (dont CHF 7'290'000.- pour la TransAgglo et CHF 825'000.- pour la place de détente).

Outre le fait que la place de détente ne faisait pas partie du projet à l'époque, les coûts supplémentaires sont principalement dus au fait que certains aspects de la mise en œuvre n'étaient pas encore connus à ce moment-là (par exemple, les mesures de rétention nécessaires du ruisseau du Croset) et n'ont donc pas été pris en compte dans les coûts présentés dans le message du 11 mars 2020.

La Commission financière relève que la TransAgglo est un enjeu majeur de l'Agglo qui vise à relier Matran à Guin et que ce projet routier est l'un des plus importants de ces 20 dernières années.

Au niveau des coûts du projet et des garanties financières, la Commission financière relève les éléments suivants :

- Le choix de poser une passerelle en fibre renforcée au-dessus de l'Allée du Château représente une innovation et permet de surcroît de réaliser des économies financières et d'atteindre un bon bilan écologique, notamment car la convention liant la Commune et le constructeur prévoit une durée de vie de 100 ans.
- La subvention de l'Agglo est assurée pour autant que les délais du projet soient respectés.
- Le financement du Canton résulte de l'application d'une loi (Loi sur la mobilité) et ne peut donc pas être assimilé à une subvention. Le Conseil communal a été prévoyant dans ses estimations en appliquant le cas le plus défavorable.

La Commission estime que la participation financière du Canton représente l'élément le plus incertain de ce projet. Elle ajoute cependant que le risque est mesuré et qu'une acceptation du Conseil général pourrait représenter un signe positif en direction des autorités cantonales.

Sur la base des informations transmises, tant dans le message que lors de cette séance, la Commission financière, à la majorité, préavis favorablement le Crédit d'investissement complémentaire relatif à la TransAgglo, secteur Croset-Platy.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Est-ce que le Conseil communal souhaite, à ce stade, prendre la parole ? Mme Defferrard.

Mme Francine Defferrard, Conseillère communale. En effet, je souhaite vous apporter quelques éléments complémentaires par rapport au message qui vous est présenté ce soir.

Tout d'abord en termes de planification, la TransAgglo est un axe fort de mobilité douce au sein de l'Agglo et de notre Commune. Il s'agit d'un des plus importants projets de mobilité pour notre Commune durant ces 20 dernières années comme l'a relevé la Commission financière.

De manière générale, il s'agit avec la TransAgglo d'aménager une alternative aux transports individuels motorisés vers la mobilité douce, de traverser l'Agglo, en particulier notre Commune, de manière sûre et attractive : elle est conçue comme une voie dédiée, en site propre, avec peu d'intersections avec le réseau routier.

Avec le tronçon qui nous occupe ce soir, il s'agit de relier la route du Centre sportif à l'est au passage sous-voie CFF du Croset, à l'ouest, sur près de 1160 m. de distance.

Nous avons des aspects techniques et paysagers différents pour les 3 lots que sont Les Combes, Les Jardins et Les Balcons que je vais vous présenter au beamer. **(Annexe I)**

En ce qui concerne Les Combes, c'est la partie de génie civil la plus simple. On suit le niveau du terrain et on aménage une aire de fitness pour les seniors et une aire multi-usage pour le yoga, le Pilates ou des activités similaires. L'intégration dans le terrain se fait en cascade, avec des petits murets qui pourront faire office de bancs. L'infiltration naturelle des eaux est optimisée dans ce secteur.

Quant au secteur Les Jardins, une partie est proche de l'école du Platy et des habitations. Une haie végétalisée est prévue à cet endroit côté habitations pour préserver la sphère privée. Les travaux seront exécutés durant les vacances scolaires.

Il y a une passerelle en fibre prévue au-dessus de l'Allée du Château, comme le prévoyait déjà le projet en 2020. Il s'agit avec cette passerelle de supprimer les conflits entre les véhicules motorisés et la mobilité douce pour faciliter les circulations et assurer une sécurité optimale. Il

s'agit également à cet endroit d'un chemin scolaire vers l'école du Platy depuis les quartiers situés à l'ouest en bas de la voie CFF.

Il y a des défis techniques à relever le long de la voie CFF avec les riverains. Les emprises sont essentiellement sur les terrains CFF, en moindre mesure sur la Commune et les riverains. Les conventions avec ces derniers sont passées. Chez les privés, il y a un couvert à voiture avec permis, qui sera partiellement détruit et remplacé dans la même mesure, et un couvert de jardin qui sera détruit ; les CFF sont au bénéfice d'un réversal, cela veut dire qu'ils peuvent en exiger la destruction, sans devoir effectuer son remplacement.

Enfin il y a Les Balcons. Il s'agit du secteur le plus difficile et le plus technique de ce tronçon. Il y a 200 mètres de murs de soutènement et des murs en gabion. Un ouvrage de rétention des eaux est exigé par le SEn, ce qui n'était pas prévu en 2020.

S'agissant des coûts. En prenant connaissance des coûts estimés pour le projet qui vous est soumis ce soir, j'ai été surprise, désagréablement surprise même, par l'ampleur de leur augmentation. J'ai cherché les raisons de cette augmentation et en voici les principales :

1. Estimation grossière des coûts en 2011 et sous-estimation des coûts réels au PA2. Il s'agit de 2 mesures du PA2. Je rappelle que le PA1 n'a pas reçu l'approbation au niveau fédéral. Le premier projet d'agglomération menée par l'Agglo institutionnelle est le PA2 de 2012. Les coûts ont été estimés à l'époque de manière grossière car il n'y avait pas d'étude préliminaire, ce qui entraîne une sous-estimation par rapport aux coûts réels du projet. Le message de 2020 indique déjà que, de manière générale, les mesures du PA2 sont moins bien évaluées que les mesures du PA3 qui ont bénéficié d'études de faisabilité plus poussées. Il s'agit-là d'un défaut de jeunesse pour les mesures du PA2 en termes d'estimations de coûts.
C'est la raison pour laquelle, le Canton reconnaît et soutient de longue date cette liaison principale de mobilité douce qui figurait déjà au plan sectoriel vélo de 2018 et a fait l'objet de deux crédits d'engagement au niveau du Grand conseil en 2021 et 2024.
2. Renchérissement de l'indice des coûts de construction pour les nouvelles routes entre 2011 et 2024 et augmentation de la TVA. L'indice des prix à la construction a augmenté de 22,3% et le taux de TVA de 0.1 point durant cette période.
3. Nouvelle exigence du SEn par rapport au Ruisseau du Croset d'ériger un ouvrage de rétention d'eau, ce qui a entraîné une modification du projet avec comme variantes possibles une passerelle ou un chemin de mobilité qui contournait à cet endroit la retenue

d'eau du Croset ; le choix s'est porté sur la passerelle qui est moins chère que le contournement de la retenue d'eau.

4. Nouvel escalier demandé par l'Agglo pour mettre la liaison directe de la gare et l'arrêt de bus à l'Allée du Château.
5. Fort développement de la place de détente et de loisirs. Comme mentionné dans le message, il y a eu un atelier participatif avec les associations et les usagers. Le Conseil communal a opté pour l'aménagement de ces deux nouvelles aires dont le projet s'inscrit aussi dans le concept Seniors +.

S'agissant du financement. En 2020, on avait un financement net à charge de la Commune avec deux subventions possibles. D'une part, le co-financement fédéral et d'autre part, la subvention de l'Agglomération de Fribourg.

En 2025, nous avons toujours ces deux subventions possibles, Confédération et Agglomération, mais en plus nous avons un co-financement cantonal, ce qui est nouveau. Si je résume, il y a un coût estimé pour la TransAgglo de CHF 7'290'000.- auquel se déduit la subvention fédérale de CHF 755'000.-, le co-financement cantonal d'un minimum deux tiers prévu par la loi sur la mobilité qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023 qui est de l'ordre de CHF 4'356'254.-. Il faut également déduire la subvention de l'Agglomération de Fribourg qui s'élève à CHF 1'266'000.-. Ce qui donne une charge nette de CHF 911'000.-.

Le coût du projet place de détente/loisirs est de l'ordre de CHF 825'000.- moins la mesure de l'Agglomération du PA4 qui est de CHF 120'000.- ce qui donne un total de CHF 701'000.-. Je reste à disposition pour des questions complémentaires.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Je donne la parole au Conseil général ? M. Dousse.

M. Nicolas Dousse, Conseiller général. La TransAgglo, aussi nommée l'autoroute à vélo, a provoqué des embouteillages de discussions lors de la séance de groupe du Centre.

1. Le prix

Ce soir, il s'agit de voter sur un crédit complémentaire amenant le coût avant subvention des 1'160 mètres du secteur à CHF 7'290'000.-. Je vous laisse le soin de faire le coût au kilomètre.

Au milieu de cette autoroute, le projet prévoit d'installer une place de détente et de loisirs pour un coût supplémentaire de CHF 825'000.-, dont CHF 490'000.- de travaux paysagers. Quand on doit

mettre pratiquement un demi-million pour préparer une place avant de commencer à mettre les installations, on peut se demander si cette place est en effet un endroit adéquat pour cela ?

Le groupe Le Centre s'étonne que le Canton n'ait pas encore été en mesure de rendre un préavis quant au cofinancement ni au retour sur le permis de construire, malgré de nombreuses relances de notre Conseil Communal. Le climat d'économie dans lequel se trouve le Conseil d'Etat inspire à la prudence et à la retenue quand bien même le Canton serait tenu par la Confédération d'octroyer ce cofinancement.

2. Passage de la gare

Le groupe Le Centre s'est également interrogé sur la réalisation de la piste le long de la voie de chemin de fer, entre la fin de la passerelle et l'ancien restaurant du Chamoix. En effet, sur les images fournies dans le message, il est difficile de se représenter comment la piste va réussir à passer entre le quai de la gare et les habitations avoisinantes.

3. Variantes moins onéreuses

Le groupe Le Centre se demande quelles autres variantes ont été étudiées et comment se comparent-elles à la variante proposée : par exemple, un passage au sud des voies, un tracé remontant la Route du Centre Sportif puis descendant la Route des Préalpes jusqu'à la gare, ou un élargissement du chemin déjà pédestre le long des terrains de foot.

Je tiens à souligner que certaines de ces réponses que je vais lister maintenant ont déjà été fournies depuis.

La variante Nord a été retenue car plus pertinente en vue d'un raccordement au futur quartier du « Vallon de Villars ».

La variante Sud, bien que probablement moins chère, nécessiterait un droit d'emprise sur le terrain des CFF. Je regrette, à titre personnel, que la discussion n'ait pas été lancée avec les CFF à ce sujet.

La variante Nord est parfaitement réalisable le long du quai de la gare dans le quartier de l'ancien restaurant du Chamoix avec les contraintes du voisinage.

Le franchissement en site propre d'axes routiers est à privilégier autant que possible sur l'Agglo, d'où la nécessité d'une passerelle au-dessus de la Route du Château.

Le changement des exigences venues se greffer sur le projet (bassin de rétention au Croset, escaliers à la gare, charte d'aménagement) viennent s'ajouter à la sous-estimation faite à l'époque quant au coût de ce tronçon.

Le groupe Le Centre comprend que nous sommes ici dans un paradigme inverse aux pays nordiques. Nous avons d'abord bâti, puis nous considérons notre mobilité douce. Ceci est un postulat de départ qu'il s'agit de prendre en compte dans nos réflexions pour savoir quel est le meilleur moyen de faire passer une piste de mobilité douce au milieu d'un secteur densément peuplé, entre chemin de fer et routes principales, entre école et marre aux canards.

Lors de notre séance de groupe, le projet a été soutenu par 6 conseillères et conseillers du groupe et 5 conseillères et conseillers se sont abstenus.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions ? Mme Balleyguier.

Mme Mélanie Balleyguier, Conseillère générale. A l'image d'une partie d'entre vous, je me suis quelque peu étouffée à la lecture en diagonale du message qui nous occupe à présent. En effet, outre le montant absolu de plus de 8 millions de francs, le plus que doublement du montant engagé en quatre ans fait hausser le sourcil.

Cela étant, une analyse plus approfondie de la situation amène à plusieurs considérations. Il convient en effet de tenir compte des différents financements et subventions pouvant entrer en ligne de compte, lesquels diminueront selon toute vraisemblance la facture de la Commune. A cet égard, le groupe socialiste invite le Conseil communal à examiner d'éventuels subventionnements supplémentaires, notamment relatifs aux mesures destinées aux seniors et pouvant permettre d'alléger encore un peu la facture. De plus, le message a retenu le subventionnement le plus bas et il est parfaitement envisageable que celui-ci soit plus important. Par ailleurs, force est de constater qu'une part notable des surcoûts serait de toute manière survenue. Il paraît en effet illusoire de penser que les exigences techniques relatives aux mesures de rétention du ruisseau du Croset ou l'escalier exigé par l'Agglo n'auraient pas entraînés de surcoût ou que la sous-estimation initiale des coûts aurait disparu comme par enchantement. Cette réflexion est également valable s'agissant du renchérissement compte tenu du temps écoulé depuis le projet initial.

La question qui se pose est bien davantage celle de l'utilité de cette TransAgglo. A cet égard, je tiens à souligner le franc succès que rencontre le tronçon déjà inauguré à proximité de Nuithonie. Dans le prolongement de celui-ci, le groupe socialiste salue l'avancement de la TransAgglo, mesure qui ne peut être considérée que comme allant dans le bon sens, tant en matière de

mobilité douce que s'agissant de la sécurité des passants, et notamment des enfants qui se rendent à l'école. Le nouveau tronçon, dont le financement nous occupe maintenant, permettra du reste à certains enfants de se rendre, à pied et en toute sécurité, dans une école plus proche que leur établissement actuel.

De manière plus pragmatique, procéder maintenant à la construction d'un tronçon de la Transagglo apparaît judicieux, dans la mesure où l'Agglo et les financements y relatifs sont amenés à disparaître. Un retour sur investissement en faveur de la Commune après des années de financement de l'Agglo serait ainsi approprié. Au surplus, au vu du message et des explications complémentaires, le rendement de la construction se révèle très positif, une bonne partie des ouvrages, et notamment la passerelle devant durer plusieurs décennies. Il s'agit donc d'un investissement à long terme, qui justifie, compte tenu des avantages en matière de qualité de vie et des divers cofinancements possibles, de recourir à l'emprunt à court terme, qu'au demeurant, la situation financière de la Commune rend possible.

Dès lors, compte tenu de tous ces éléments, le groupe socialiste vous enjoint à accepter ce message et remercie vivement les différents intervenants dans ce projet pour leur travail de qualité.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions ? M. Dumont.

M. Alexandre Dumont, Conseiller général. Réuni en séance le 13 mars dernier, le groupe PLR-PVL a examiné avec attention le message relatif au crédit complémentaire concernant la TransAgglo présenté par le Conseil communal.

Nous tenons tout d'abord à remercier les auteurs de ce rapport pour la qualité du travail effectué et la précision des informations fournies.

À la lecture du message, nous avons été surpris par l'augmentation significative des coûts entre la première version du projet et celle soumise aujourd'hui. Certes, treize années se sont écoulées et une certaine inflation est à prendre en compte, mais le montant a plus que doublé. À titre comparatif, et même si nous sommes encore loin du record établi par nos voisins valaisans pour la construction de l'autoroute A9, le coût de ce tronçon dépasse désormais les 6,2 millions de francs par kilomètre.

Nous tenons à préciser que notre questionnement ne remet aucunement en cause l'importance d'un ouvrage de qualité. Le groupe PLR-PVL soutient pleinement le développement de la mobilité douce, et la réalisation de ce tronçon est sans aucun doute nécessaire et bienvenue pour

atteindre cet objectif. Cependant, nous estimons qu'entre une solution minimaliste et le projet actuellement proposé, il existe une marge de manœuvre que nous souhaiterions voir davantage explorée.

Bien que nous nous réjouissons qu'une part importante des travaux soit financée par des subventions ou participations du Canton, cela ne doit pas nous dispenser d'un regard critique et prudent. En effet, ces subventions doivent également être financées et ne proviennent pas de sources illimitées.

En conclusion, le groupe PLR-PVL soutiendra cette demande complémentaire de crédit, mais souhaite rappeler à cette occasion les importants investissements financiers qui attendent notre Commune ces prochaines années. Nous invitons ainsi le Conseil communal à poursuivre ses efforts en faveur d'une gestion rigoureuse et prudente des dépenses publiques.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Je donne la parole à M. Ponzo.

M. Guido Ponzo, Conseiller général. Le groupe Verts Centre-Gauche PCS a pris connaissance avec intérêt et grande satisfaction de la demande de crédit d'investissement relatif à la construction prochaine du tronçon Croset-Platy de la TransAgglo.

Une fois réalisée, cette portion de la TransAgglo permettra de traverser d'Est en Ouest le territoire communal sur un axe de mobilité douce de qualité optimale. Certes, le coût devisé d'environ 7,3 millions de francs est supérieur aux estimations initiales, mais cette augmentation peut se comprendre en raison de la nature du tracé et la complexité inhérente de ces travaux, notamment dans le secteur de la gare et le long des voies ferrées, avec en outre la nécessité de réaliser deux passerelles pour franchir d'une part l'allée du Château et d'autre part le ruisseau du Croset.

Nous relevons en outre que le devis inclut la mise en œuvre d'un éclairage s'inscrivant dans le concept du plan lumière communal, et que d'autre part les aménagements paysagers, objet d'un mandat spécifique, sont pleinement intégrés au projet.

Nous apprécions également que l'opportunité ait été saisie d'y adjoindre pour un montant d'environ CHF 800'000.- la réalisation d'une place de détente et loisirs en complément de la zone sportive du Platy, répondant ainsi à une demande exprimée par les associations utilisatrices des espaces de sport et loisirs de la Commune.

La réalisation de cette infrastructure d'intérêt général s'inscrit dans la planification de l'agglomération et à ce titre bénéficie d'importantes participations de l'Agglomération, du Canton

et de la Confédération, représentant près de 80% des coûts, ce qui finalement ramène la participation communale à un niveau très raisonnable d'environ 1,6 millions de francs.

Néanmoins, nous soumettons au Conseil communal quelques remarques ou questions sur le projet lui-même.

Les éléments graphiques peu lisibles figurant dans le message ont fort heureusement été complétés par l'envoi ultérieur de plans plus détaillés et actuels. Sur cette base, certaines craintes que nous pouvions avoir sur l'impact visuel des murs en gabions le long de la voie ferrée ont pu être dissipées. Nous souhaitons cependant que sur ce point le projet d'exécution soit optimisé de manière à limiter autant que possible la hauteur de ces ouvrages de soutènement.

D'autre part, nous nous interrogeons sur le choix de réaliser la passerelle sur l'allée du Château en recourant à une technologie de pointe utilisant un matériau composite, probablement difficile à recycler, pour un ouvrage somme tout assez simple et de portée limitée. Une passerelle en bois, telle que prévue sur le ruisseau du Croset, ou en construction métallique, pourrait sans doute être proposée comme alternative. Une réévaluation de ce choix de matérialisation devrait à notre avis être menée dans le cadre du développement de projet.

Nous demandons en outre que pour tous ces ouvrages de génie civil l'usage de granulats recyclés soit privilégié afin de diminuer un tant soit peu la pression sur l'exploitation des gravières et favoriser le développement de l'économie circulaire dans ce domaine.

Cela dit, nous remercions le Conseil communal pour son engagement en faveur de l'accomplissement du projet de la TransAgglo contribuant ainsi au développement de la mobilité douce sur notre territoire conformément à la mesure M.1b du plan climat communal.

En conclusion, nous soutenons avec conviction ce message et invitons nos collègues du Conseil général à accepter la demande de crédit qui nous est soumise.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions ? M. Küttel.

M. Dimitri Küttel, Conseiller général. J'ai une question au sujet de la convention avec les CFF pour l'emprise de leur terrain. Est-ce qu'ils auront également un réversal de la TransAgglo sur leur territoire ou est-ce que ce sera un permis définitif ?

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions ? M. Eugster.

M. François Eugster, Conseiller général. Jadis, j'ai soutenu une passerelle, que je trouvais inesthétique et qui a en plus coûté bien plus cher qu'annoncé. J'ai soutenu un terrain de foot synthétique qui devait rapporter de l'argent à la Commune alors que je savais que cela ne serait pas le cas. Je soutiens Gottéron même s'ils sont en train de perdre. Alors ce message, oui, je le soutiendrai car je suis convaincu. En un mot évidemment !

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions au sein du Conseil général ? Tel n'est pas le cas, je donne la parole au Conseil communal. Mme Defferrard.

Mme Francine Defferrard, Conseillère communale. Tout d'abord, je remercie tous les groupes pour leur soutien. Suite aux remarques, je vais vous apporter quelques précisions. Pour répondre au groupe Le Centre, qui fait état d'une variante Sud moins chère, je me porte en faux par rapport à cela et cas échéant j'inviterai M. Matic pour vous expliquer brièvement quels seraient les impacts financiers par rapport à cette variante.

Pour répondre à Mme Balleyguier concernant d'éventuelles subventions supplémentaires relatifs aux mesures destinées aux seniors, une analyse a été réalisée où ressortent deux pistes de subventions avec des montants de l'ordre de CHF 5'000.- et de CHF 2'000.- soit peu conséquents par rapport au projet.

M. Ponzo s'interroge sur le matériel choisi pour la passerelle. En effet, le choix s'est fait sur un matériel innovant qui est le polymère à 95% en PET recyclé. Une comparaison a été faite par rapport à une passerelle en béton acier, cinq fois plus lourde. Avec notre choix, il y a une réelle économie financière déjà par rapport aux fondations pour les culées et aussi une facilité de montage.

Par rapport à la question du réversal de M. Küttel, je n'ai pas tous les détails en tête mais les CFF se réservent, s'ils ont besoins de ces terrains, de les utiliser mais avec le plan WAKO qui est en place, les CFF n'ont pas fait état de besoins pour ces prochaines années.

J'invite maintenant M. Matic à vous apporter quelques précisions par rapport à la variante Sud et le remercie déjà pour son intervention.

M. Ivan Matic, Chef de secteur mobilité et sports. Tout d'abord, je profite de rebondir sur la convention que nous avons avec les CFF. En effet, une convention-cadre a été signée avec les CFF pour la totalité de la TransAgglo. Cette convention est gérée par l'Agglomération de Fribourg. Ensuite, il y a des conventions pour des tronçons spécifiques comme par exemple à Villars-sur-

Glâne pour le secteur de la gare. Il faut savoir que les CFF n'ont jamais donné leurs terrains par contre, des conventions de droit d'utilisation sont établis.

Au sujet de la variante Sud, la problématique concerne le secteur depuis l'Allée du Château jusqu'à la gare où il faudrait passer par le passage sous-voies. Celui-ci est placé devant un giratoire et il est impossible de rétrécir la route pour privilégier la mobilité douce. Il faudrait aussi élargir et modifier le passage sous-voie qui reviendrait à des coûts très onéreux car il faudrait construire un pont provisoire et ce serait très compliqué car il faudrait tenir compte du passage des trains. De plus pour se rendre direction les Crosets, il y a un mur de soutènement de 2 mètres ainsi qu'un talus. Il y aussi une route cantonale avec une maison d'un côté et un talus un peu plus loin. Il faudrait démolir le mur de soutènement et élargir la route et plus loin, il y a les quais de la gare. Cette variante est, tout simplement, irréalisable pour toutes les raisons évoquées.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Y a-t-il des demandes d'interventions. M. Karati.

M. Vanya Karati, Conseiller général. Je me permets de reprendre les termes utilisés tout à l'heure par notre collègue, M. Schmidt, au sujet de l'entretien du réseau routier : des routes pavées d'or.

Le projet qui nous est soumis ce soir est non seulement une route pavée d'or, mais aussi incrustées de diamants.

Les coûts sont simplement démentiels, d'autant plus eu égard à l'état des finances cantonales... ce qui fait craindre de mauvaises surprises au sujet du subventionnement. La TransAgglo, oui, mais pas à n'importe quel prix !

Est-ce qu'une alternative moins coûteuse a été examinée ou pourrait l'être et donc proposée ?
Ce qui signifierait pour moi de renvoyer ce message ce soir.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Y a-t-il d'autres demandes d'interventions. Tel n'est pas le cas, M. Matic souhaitez-vous répondre ?

M. Ivan Matic, Chef de secteur mobilité et sports. Je vais répondre au niveau technique et non pas politique. Effectivement d'autres variantes ont été étudiées mais pour ce secteur depuis l'Allée du Château jusqu'au Croset, pas beaucoup de solutions s'offrent à nous. De plus, il faut respecter le plus possible la pente de 6% sur les terrains que nous avons à disposition à Villars-sur-Glâne.

Au niveau des coûts, les Services techniques ont toujours fait attention aux dépenses mais il y a des travaux qui demandent plus d'investissements financiers que d'autres.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Est-ce que la parole est encore demandée ? Si tel n'est pas le cas nous allons passer au vote. Est-ce que la demande de renvoi est maintenue ?

M. Vanya Karati, Conseiller général demande d'examiner une alternative moins coûteuse et pour cela il demande le renvoi de ce message.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Nous allons donc voter sur la demande de renvoi.

Celles et ceux qui acceptent le renvoi de ce message sont priés de le manifester par main levée.

La demande de renvoi est refusée par 34 non, 3 oui et 4 abstentions

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Etant donné que la demande de renvoi a été refusée, nous allons passer au vote sur la proposition du Conseil communal.

Celles et ceux qui acceptent le message du Conseil communal relatif au crédit d'investissement complémentaire relatif à la TransAgglo, secteur Croset-Platy pour un montant de CHF 8'115'000.- TTC et qui autorisent le Conseil communal à recourir à l'emprunt pour couvrir cette dépense sont priés de le manifester par main levée.

Le message proposé par le Conseil communal est accepté par 35 oui, 4 non et 2 abstentions

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Nous passons au point 5.

5. Divers

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. A qui puis-je donner la parole ? Mme Comment Gauderon.

Mme Isabelle Comment Gauderon, Conseillère générale. En date du 13 janvier 2025, lors de ma promenade le long de la Sarine à Planafaye, j'ai pu observer qu'une grande trainée blanche accompagnée de boulettes de graisse par milliers contaminaient le lit de la rivière sur une distance d'au moins 300 m et dans toute sa largeur.

Cette contamination provenait du déversoir installé là en 1994 pour récolter les eaux de pluie et des routes de tout le réseau de la Commune.

Quelques années auparavant j'avais pu visiter cet ouvrage qui traverse en souterrain toute la Commune et permet aux eaux qui ne peuvent pas être absorbées par la STEP lors d'orages ou fortes précipitations de continuer leur chemin jusqu'à la Sarine.

Déjà à cette époque nous avons découvert avec surprise une grande masse blanche graisseuse de plusieurs mètres cubes qui était bloquée dans un bras du réseau. Nous n'avions alors pas reçu d'explication quant à la provenance possible et en sommes restés là avec nos questions.

Entre-temps, en étudiant le cheminement de ce réseau et en posant quelques questions, nous nous sommes forgés une opinion quant à la provenance de cette matière.

Le 13 janvier donc, j'ai envoyé les photos et le film de l'évènement à notre Conseiller communal en charge qui dès le lendemain matin est venu sur place et a constaté que la rivière avait de nouveau sa couleur normale même si beaucoup de boulettes restaient prisonnières des bords.

En ayant collecté des échantillons de cette matière, j'ai pu les remettre à M. Monney qui m'a remercié et tranquilisé se donnant pour mission de faire la lumière sur cet évènement et de faire analyser ces boulettes et de contacter les probables coupables de cette pollution.

Je profite donc de notre séance de ce soir pour demander à M. Monney de renseigner le Conseil général sur le résultat de son enquête et sur les mesures que le Conseil communal a prise afin de mettre un terme à cette affaire.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Je donne la parole à M. Monney.

M. Claude Monney, Conseiller communal. En effet, suite aux boulettes que j'ai récupérées et données à analyser, le propriétaire n'est autre que la Cremo. Il y a quelques années, les kilos de beurre qui traînaient dans la galerie provenaient aussi de la même entreprise laitière.

Pour vous expliquer le cheminement de ces boulettes, la Cremo charge la graisse de beurre dans des camions. C'est un travail manuel et lorsque les chauffeurs ne sont pas très attentifs, la citerne déborde sur une place extérieure qui est raccordée aux eaux claires. Dès lors, la graisse va dans la galerie puis finit ensuite dans la Sarine.

Pour le cas précédent au 13 janvier, il nous a aussi été confirmé qu'il s'agissait bien du beurre de la Commune.

Par rapport aux mesures, la Commune a pris contact avec le Service de l'environnement. Une rencontre a eu lieu avec ce dernier ainsi qu'une entreprise spécialisée. Les entreprises, telle que la Crema font l'objet d'un cadastre des eaux industrielles et sont visitées régulièrement. Des mesures devront être prises afin que ces déversements ne puissent se reproduire.

Je profite d'avoir la parole pour vous donner également quelques informations au sujet du remplacement des éclairages de la route de Moncor. Selon le crédit d'investissement que vous aviez voté en décembre 2022, le remplacement des éclairages de la route de Moncor a été finalisé et un article à ce sujet figure dans la Liberté d'aujourd'hui.

Avec ce nouvel éclairage, il y a une importante réduction de la consommation d'énergie mais surtout un changement de paradigme car on éclaire plus les routes, car les voitures ont des phares, mais les trottoirs et la piste cyclable. Les passages piétons sont beaucoup mieux éclairés que par le passé. Tout ces travaux ont été réalisés dans les limites du crédit accordé même avec trois passages piétons qui doivent également être traités. Il s'agit de celui devant Migrol, à l'entrée de la Coop et celui devant l'administration communale. Ces trois passages piétons seront assainis sans dépasser le budget que vous nous avez alloué pour ces travaux.

Cette information sera également publiée sur i-sarine.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Mme Comment Gauderon.

Mme Isabelle Comment Gauderon, Conseillère générale. Je vous remercie pour la réponse mais pour quelqu'un qui nettoie régulièrement sa cuisine lorsqu'il travaille avec du beurre, il faut utiliser beaucoup de détergent. Et en ce qui concerne les boulettes de beurre, elles sont aussi accompagnées de passablement de mousse.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. Je donne la parole à Mme Buchs.

Mme Katharina Buchs, Conseillère générale. Je vous informe que je vais déposer deux postulats ce soir. Un sur l'utilisation du terrain synthétique pour tous et l'autre sur la mise en œuvre d'un concept d'inclusion.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. D'autres interventions ? M. Grangier.

M. François Grangier, Conseiller communal. J'ai un divers qui est en relation avec le crédit de fonctionnement que vous aviez voté pour la patinoire itinérante à Villars-sur-Glâne. Je vous informe que la patinoire sera présente à coté de Nuithonie du 4 au 27 avril 2025 et qu'elle sera ouverte les mercredis, vendredis, samedis et dimanches à des horaires différents. L'information sera donnée sur les réseaux habituels de la Commune prochainement. Je tenais à vous donner cette information en primeur. Il était prévu au départ de l'installer au Platy mais l'emplacement de Nuithonie s'est révélé plus propice pour accueillir cette patinoire itinérante.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. M. Marmier.

M. Bruno Marmier, Syndic. J'ai juste une information logistique pour l'apéritif qui va suivre. Si vous aviez l'intention de nous quitter pour voir le match, je vous informe qu'il sera projeté à l'écran.

Mme Irene Bernhard, Vice-présidente. J'ai une information à vous donner au sujet de notre règlement du Conseil général. En effet, celui-ci nécessite plusieurs modifications. Toutefois, le Bureau a décidé d'attendre que la nouvelle loi sur les communes soit en vigueur pour revoir totalement notre règlement car cette nouvelle loi est en consultation auprès des entités intéressées jusqu'au 30 mai 2025.

Si la parole n'est plus demandée et que le match de Gottéron nous attend, je lève la séance et vous invite à prendre part à l'apéritif.

La séance est levée à 20 heures 57.

Approuvé le 3 juin 2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le Secrétaire


Emmanuel ROULIN



La Vice-présidente


Irene BERNHARD

Annexe I Présentation de la TransAgglo



TransAgglo
Tronçon : Croset - Platy

Jeudi 20 mars 2025

Schéma de lecture du territoire traversé

1'160 ml



Les Jardins



