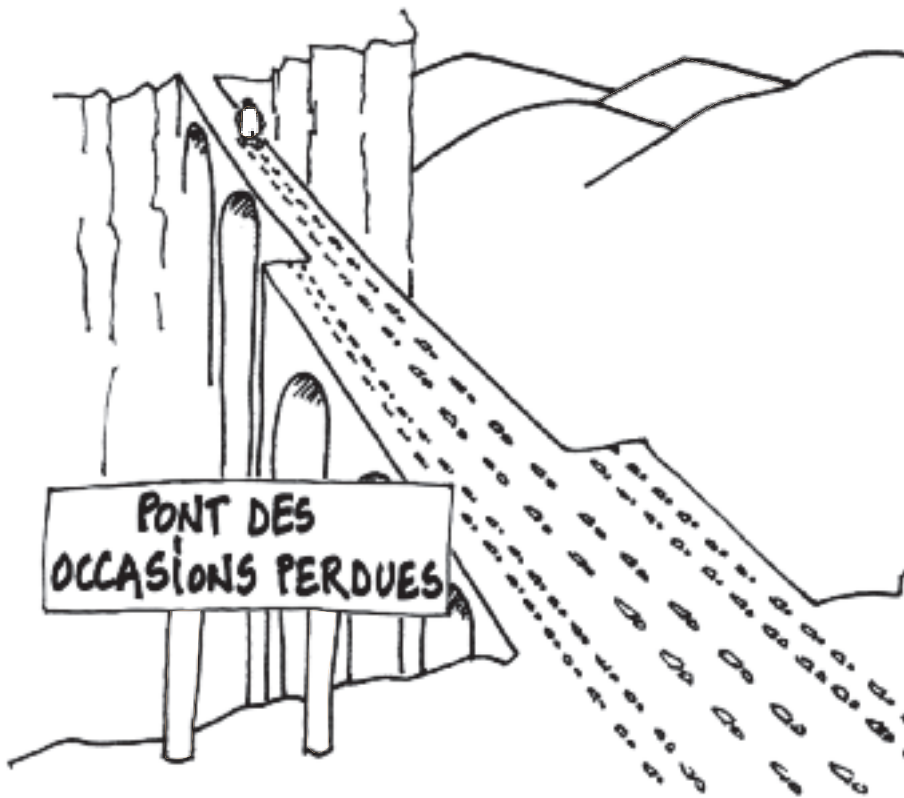


PRO FRIBOURG m a g a z i n e

152-2 trimestriel III septembre 2006



EDITORIAL

PONT DE LA POYA: UNE OCCASION MANQUÉE

Le pont de la Poya ne résoudra pas les problèmes de trafic de Fribourg à lui seul. Et malheureusement, rien ne laisse espérer que les autorités fassent le nécessaire pour qu'il remplisse vraiment son rôle. C'est pourquoi *Pro Fribourg* n'a pas retiré son opposition.

Le nouveau franchissement de la Sarine aurait dû s'inscrire dans une réflexion urbanistique générale et répondre aux problèmes croissants de mobilité dans l'agglomération fribourgeoise. Ce n'est à l'évidence pas le cas et il faut bien parler d'occasion manquée! Nos autorités se contentent de construire à grands frais une route de plus et de refiler nos problèmes actuels aux générations futures.

Côté patrimoine, le pire est évité. Grâce à l'action déterminée de *Pro Fribourg* et des milieux de défense du patrimoine, la menace s'est éloignée du château de la Poya (*Pro Fribourg* n°127 – juin 2000) mais le projet n'a pas gagné en intelligence. La cathédrale se verra enfin libérée d'une partie du trafic automobile alors que les nombreux bus TPF (10'000 fois plus destructeurs qu'une voiture privée) continueront à

la souiller. L'association n'a pas non plus reçu de garanties satisfaisantes concernant l'impact du chantier sur le Parc et le Château de la Poya. La promesse de réhabiliter le parc après les travaux n'a pas non plus été formalisée par des engagements concrets: il n'y a ni projet, ni financement prévu.

Côté gestion du trafic, les promesses inscrites au Plan d'aménagement local de rendre le cœur de la ville à ses habitants et aux piétons ne font malheureusement plus partie des préoccupations des autorités actuelles. À ce jour, le prix à payer par les autres quartiers de la ville (Schönberg, Jura, Alt et toute la Vieille-Ville) reste trop important et l'absence de propositions concrètes ou de processus contraignant pour y arriver est inquiétant.

Pro Fribourg n'a donc pas retiré son opposition au projet qui a été mis à l'enquête publique et poursuivra inlassablement son engagement pour une meilleure qualité de vie en ville de Fribourg et dans l'agglomération.

Jean-Luc Rime,
président de *Pro Fribourg*

BULLE

H189: LOUABLES INTENTIONS



Acceptée en votation populaire en 2001, la route de contournement de Bulle et La Tour-de-Trême, mise en chantier en 2004, appelle des mesures d'accompagnement afin d'inciter les automobilistes à l'emprunter et ainsi désengorger le trafic urbain. De ces mesures dépendent de substantielles subventions fédérales. L'Ordonnance sur la protection de l'air prévoit une prise en charge de 60%! Et l'Association *transports et environnement* avait levé son opposition à la H189 à condition que des mesures sérieuses soient entreprises parallèlement à une réflexion sur les transports publics. Le train a été pris en marche, arrivera-t-il à destination? Pas sûr avec un conseil communal prêt à faire marche arrière à la première contestation.

Suite page 3

FRIBOURG



PLUS DE PARCAGES SUR LES PLACES HISTORIQUES

Le tribunal administratif du canton de Fribourg a donné raison à *Pro Fribourg* dans son recours contre la ville de Fribourg qui voulait introduire de nouvelles places de parc dans le centre historique. En juillet 2003, *Pro Fribourg* déposait un recours contre la décision du conseil communal prêt à introduire des places de parc sur les places de l'Hôtel de ville et Nova-Friburgo. En juin 2005, le préfet de la Sarine rejetait ce recours de *Pro Fribourg* qui a, immédiatement, demandé au Tribunal administratif (TAF) l'annulation de cette décision. Ce dernier a statué le 6 juillet dernier et annulé la décision préfectorale, interdisant de fait le parcage sur ces deux places. Par jurisprudence, on peut affirmer que désormais le parcage sur les places historiques de la vieille ville est prohibé.

PONT DE LA POYA

UNE ERREUR D'URBANISME

Cyrill Haymoz, fédération des architectes suisses



L'élégance tant célébrée du futur pont de la Poya est une pure prétention, les conditions topographiques n'exigeant nullement une telle acrobatie technique. La Sarine n'excède en aucun endroit une distance normale entre deux piles du pont.

Les ponts jouent depuis toujours un rôle majeur dans le développement de la ville de Fribourg. Les aspects urbanistiques du projet n'ont jamais été étudiés avec le même soin que la conservation des monuments ou que l'aménagement du trafic. Personne n'a mené une étude détaillée et la Commission Architecture et Urbanisme n'a pas été consultée.

Le quartier du Bourg, qu'il s'agit de soulager, s'étend sur un kilomètre carré. L'importance de ce noyau historique n'est nullement mise en doute. Mais cela justifie-t-il une aberration urbanistique qui exclut définitivement la conservation d'une portion équivalente du tissu urbain? Considérer uniquement la qualité des objets présents aujourd'hui sans avoir les mêmes exigences à l'égard des objets qui seront construits à l'avenir, tel est le défaut majeur de la conservation des monuments.

À Agy, une nouvelle extension urbaine accueillera quelque 10'000 habitants. On peut toujours imaginer les décourager de

se rendre au centre ville en les obligeant de transiter par la rue de Morat. Il serait plus logique de les y amener par une vraie tangente nord, élément de la ceinture de contournement: synergie et clairvoyance! Une fois de plus on a négligé une réflexion globale qui intégrerait la dimension urbanistique d'une extension de la ville aux problèmes engendrés par le trafic routier.

Une conception globale du trafic

Le concept CUTAF, entré en scène depuis quelques années déjà, prévoit bien quelques projets de circulation, mais ils n'ont pas de raccordement avec le centre et ramènent donc invariablement le trafic vers la périphérie. Comme les ficelles d'un parachute que l'on ne pourrait rassembler. Il en résulte un centre qui ne «circule» pas. Ce principe du parachute, en soi louable, cache mal le fait que le système routier sur lequel il se fonde n'existe pas: il n'y a ni tangente nord, ni dessertes. Si le pont de la Poya paraissait nécessaire en tant qu'aboutissement

logique d'une conception routière, il est aujourd'hui devenu un corps étranger, justement parce que la conception routière censée le fonder ne sera jamais réalisée.

Le carrefour St-Léonard

Le point faible du projet est le raccord du pont à la route de Morat. Il est peu probable que ce carrefour fonctionne tel qu'il est projeté. Un problème essentiel demeure: le hiatus entre aménagement de la ville et aménagement de la circulation, sans compter sur l'absence d'une instance de pilotage interdisciplinaire!

Le pont, emblème de la cité

Tous les ponts de Fribourg empruntent le tracé le plus court, perpendiculairement à la vallée et pratiquement à l'horizontale, pour mener d'une rive à l'autre. Ils ont un rapport cohérent avec la topographie du lieu. Le pont de la Poya n'a pas de fonction claire dans la liaison d'un point précis à un autre. Et sa position penchée crée des angles de vue complexe. Doit-il faire acte de prétention formelle? ■

Un record périssable

Christa Mutter

À défaut d'exploits sportifs de notre club de hockey préféré, consolons-nous avec un autre record. Celui du pont de la Poya par exemple! Le Conseil d'Etat se congratule: «La portée centrale de l'ouvrage est de 196 mètres, ce qui représente le record de portée actuellement en Suisse.» Applaudissement! Même si techniquement, c'est un record superflu, on aura quand même gagné!

Mais se souvient-on qu'à Fribourg, le Grand Pont suspendu de Joseph Challey, construit en 1834, avait une portée de 273 mètres (remplacé en 1924 par le balourd pont de Zaehringen). Le Grand Pont faisait alors sensation mondiale! Le



Le Grand Pont suspendu (1834 - 1924) de Joseph Challey remplacé par l'actuel pont de Zaehringen: une portée de 273 mètres!

pont de la Poya en jettera un peu moins. Des portées de 200 mètres sont plutôt considérées comme un minimum raisonnable pour choisir la technique du pont haubané. Une vingtaine de ponts ont des portées libres entre 1000 et 1990 mètres.

Et le record «Poya» est déjà menacé. Si les centrales hydrauliques de l'Oberhasli réalisent l'élévation de leurs barrages, un nouveau pont haubané de 350 mètres (projet de Christian Menn) franchira alors le lac du Grimsel!

IMPRESSUM

PRO FRIBOURG

Stalden 14
1700 Fribourg
tél. 026 322 17 40
fax 026 323 23 87
profribourg@greenmail.ch
CCP 17-6883-3

Abonnement

Ordinaire: Fr. 55.-
De soutien: Fr. 88.-
Réduit: Fr. 44.-
(AVS, Etudiants, apprentis)

Responsable de la rédaction:
Patrick Rudaz

Rédaction:

José Collaud, Cyrill Haymoz, Christa Mutter,
Pierre Pallais, Jean-Luc Rime

Conception graphique et mise en page:
Caroline Bruegger [alors.ch]

Impression:

Imprimerie MTL, Villars-sur-Glâne

Tirage: 2500 ex.

HISTORIQUE

BULLE: H189, MOBILITÉ DOUCE ET INTENTIONS LOUABLES

Pierre Pallais

Dès 2003, la mobilité douce est au centre des réflexions, un processus renforcé par la nouvelle ordonnance fédérale sur la signalisation routière entrée en vigueur en 2002 qui facilite l'introduction des zones 30, des zones de rencontre (20km/h) et des zones piétonnes. En 2005, les Urbanisti Associati, Kamber-Maggini et le bureau fribourgeois Team+ présentaient un avant-projet unanimement salué et dont le principe était accepté par le Conseil général de la ville de Bulle: mise en zone 30 km/h des quartiers résidentiels et centre ville (la Grand-Rue et la Rue du marché) en zone de rencontre (20 km/h) avec priorité aux piétons et parcage limité. À terme, une dizaine d'années, le trafic de

transit devrait être diminué de 40 à 60% selon les quartiers. Les premiers travaux sont prévus (2007 – 2008) dans le centre historique. De 2009 à 2014 les autres secteurs de la ville seront entrepris et adaptés à la zone 30 km/h. Dans l'entre-temps, la Condémine a déjà été mise en zone à vitesse modérée.

Côté transport public, une association intercommunale (Bulle, Riaz, Morlon) a été constituée en février 2006 et planchera sur l'amélioration de la desserte La Tour-de-Trême – Riaz (nord-sud) et sur la création d'une nouvelle ligne est-ouest. Cela implique une adaptation (création de nouveaux arrêts – modification d'itinéraires – amélioration des fréquences)

du réseau actuel des TPF. Ces modifications et nouveautés devraient entrer en vigueur de 2007 à 2009 et bénéficier d'une participation cantonale aux coûts d'environ 60%.

Ainsi Bulle a mis en marche un train de mesures d'accompagnement à la H189 mais au gré des réalisations et des oppositions des uns et des autres, que restera-t-il des intentions louables du départ? En février 2006, le conseil communal de Bulle annonçait déjà l'abandon de la zone de rencontre en centre ville, suite à la grogne des commerçants. Au prochain cri, à quelles concessions consentira-t-il?

COUP DE GUEULE

BULLE, CENTRE VILLE EN DANGER

Patrick Rudaz

Tout avait si bien débuté avec un catalogue bien ficelé de mesures cohérentes. Et voilà qu'en février dernier, le conseil communal revenait sur ses traces, cédant à la première escarmouche, et abandonnait la mise en zone de rencontre (20km/h) du centre ville. Et sur sa foulée, il transforme l'essai: plus du tout ou si peu de pavés dans la Grand-Rue et la rue du Marché. Et voilà le centre ville en danger de banalisation et d'étouffement sous un trafic de transit mal géré.

La grande peur

Les commerçants bullois ont eu la peur de leur vie. Plus personne n'allait se pointer dans leurs échoppes et la faillite était programmée. Peu avares de leurs sous, ils ont même commandité une contre-proposition (par urbaniste interposé) à la variante communale. Et l'on s'en doutait la cible toute désignée était cette zone de rencontre qui leur supprimerait les quelques places de parc nécessaires à leur bonheur commercial. En résumé, ces mesures inciteraient le chaland à se rendre uniquement dans les grands centres en périphérie de la ville. Certes, il y a là un réel problème mais qui ne trouvera pas sa solution avec quelques places de parc supplémentaires mais bien dans une modification toujours plus aléatoire de nos comportements de consommateurs.

Et une petite salve aura suffi à ébranler et à mettre en fuite le conseil communal qui tourne même le dos aux promesses faites aux opposants juste avant la votation. À la peur des uns succède la trouille des autres. Et n'oublions pas que nous nous approchons dangereusement d'élections cantonales. Le syndic Jean-Paul Glasson a

même réservé la primeur de ce revirement à ces co-religionnaires radicaux. C'est tout dire! Pas ou peu d'explications et petite révolte d'un syndic en marche arrière (propos rapportés dans la Gruyère du 25 février 2006): «si cette mesure ne parvenait pas à satisfaire les exigences concernant la diminution de la charge de trafic au centre-ville, il n'est pas du tout exclu de revenir au projet initial.» Valse-hésitation fort désagréable dans un dossier qui exigerait plus de cohérence. Reste que le projet de transformation de la Grand-Rue prévoit toujours un revêtement unitaire de façade à façade sans trottoirs. Alors le conseil communal peut encore faire preuve de courage et défendre une solution qui serait un gain évident pour la ville de Bulle.

La Grand-Rue sans pavés.

Ultime aberration, Bulle devra se passer de ses pavés. Le chef lieu gruérien aurait-il subitement oublié qu'il demeure l'un des pôles touristiques cantonaux? Et le syndic d'argumenter à la hussarde dans la presse régionale: «quelques nostalgiques ne seront pas contents; et le pavage n'est pas si ancien que cela, il date des débuts du 20^e siècle; nous avons opté pour une formule pragmatique et moderne». Mais la ville n'est pas si vieille que cela, entièrement reconstruite après l'incendie de 1805! La modernité évoquée par le syndic de Bulle consiste à recouvrir le centre ville de béton bitumineux, en réalité des bandes noires et graveleuses. Une fleur toutefois, les pavés seront conservés sur quelques places. Du décor en quelque sorte! La future Grand-Rue ressemblera à une artère noire où le bitume risque bien de coller longtemps aux pieds des Bullois. ■



Intense trafic à la Grand-Rue, pas moins de 12'000 voitures transitent quotidiennement par le centre ville de Bulle encore doté de pavés!



Tranche de pavés bullois. Pendant qu'il est encore temps.

BON ANNIVERSAIRE

LE CABARET LA SPIRALE SOUFFLE 20 BOUGIES

Patrick Rudaz

Ancienne guinguette du Fribourg Gottéron, la Spirale, sur la place Saint-Jean en vieille ville de Fribourg aborde sa vingtième saison. Le premier concert (classique) y a eu lieu le 6 mars 1986, depuis ce sont plus de 1200 spectacles qui s'y sont déroulés.

En 2003 la Spirale a été entièrement restaurée et a vu sa capacité d'accueil sensiblement augmentée. À l'origine, une espèce de café-concert, La Spirale est devenue progressivement une cave à jazz ouverte à une large palette de genres musicaux: blues, chanson, musiques traditionnelles, rock, humour et même cinéma. Elle a

accueilli, dans l'intimité de sa centaine de places, des invités célèbres et même des vedettes internationales sans oublier de nombreux artistes de la scène locale.

Et pour marquer dignement ce vingtième anniversaire, la Spirale propose une semaine de festivité, du 21 au 28 octobre (concert tous les soirs sauf le lundi et le mardi). De nombreux invités seront de la partie: Joey Baron alias Killer Joey, Chala Cubana.

Et offre spéciale pour tous ceux qui, comme la Spirale, ont 20 ans cette année. Ils pourront bénéficier d'une carte d'entrée à 20 francs pour toute la programmation d'automne, pas moins de 20 spectacles!

Dernier événement de cet anniversaire: la remise à la Bibliothèque cantonale et universitaire de Fribourg des archives sonores et visuelles de la Spirale le 7 octobre prochain.



La Spirale fête ses vingt ans, en musique!

OPPOSITION



CHARMEY: UN PROJET CANON

José Collaud, Pro Natura, Fribourg

Au mois d'avril 2006, un projet d'installation d'enneigement artificiel à Charmey (24 canons à neige) est mis à l'enquête publique. Pro Natura Fribourg et WWF Fribourg s'opposent à ce projet devisé à plus de 3 millions de francs.

Selon le plan directeur cantonal et les directives fédérales, l'enneigement artificiel doit être limité aux seuls endroits problématiques d'un domaine skiable, comme le bas des pistes ou des passages faiblement enneigés. Il est proscrit sur des surfaces situées en dessous de 1300 à 1500 mètres pour des raisons climatiques et économiques. Or dans le cas présent, il est prévu d'enneiger une piste entière située entre 1600 et 1100 mètres.

Ce projet n'est pas soumis à une étude d'impact en tant que telle (surface inférieure à 5 hectares). Mais cela ne le dispense pas d'une notice d'impact selon l'ordonnance cantonale en la matière. En l'état, on ne sait pas si des associations végétales précieuses seront endommagées. Aucune indication sur l'importance de l'enneigement artificiel: durée de la période d'enneigement, consommation prévisible d'eau et d'électricité, qualité de l'eau utilisée, utilisation d'adjuvants chimiques!

Enfin, on entend développer dans la région un tourisme doux. Cette installation est-elle compatible avec cette philosophie? Ne serait-il pas mieux de faire de Charmey, LA STATION où l'on skie sur des pistes «naturelles»? Les canons à neige sont-ils viables du point de vue économique? Beaucoup de questions qui demeurent sans réponses.

ENTRETIEN AVEC LE PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION LA SPIRALE

Propos recueillis par Patrick Rudaz

Alain Berset, conseiller aux Etats, est président de l'Association la Spirale depuis 18 mois. Il répond aux questions de Pro Fribourg.

Pro Fribourg: Quel bilan tirez-vous de ces 20 ans d'activité?

Alain Berset: En vingt ans, la Spirale est devenu un lieu incontournable de la scène du jazz en Suisse. Quelques pionniers ont créé la cave qui aujourd'hui fait partie des quatre grands cabarets à jazz suisse. Des pointures internationales s'y produisent. Il n'est pas rare que certains artistes étrangers donnent concert à Zurich, à Genève et à Fribourg, à la Spirale. Après l'audace et l'enthousiasme des pionniers et fondateurs, on est entré dans l'ère de la programmation de haut niveau et de grande qualité.

PF: A une époque de méga spectacles dans des stades de sport, quelle est la place de la Spirale?

A.B.: Ce rôle s'affirme et se conforte. En effet, à côté de ces grands événements médiatiques, une salle comme la nôtre offre une possibilité incroyable de communication entre les artistes et le public. Et souvent les musiciens nous disent le bonheur qu'ils ont de jouer à la Spirale.

PF: Et côté finance?

A.B.: Il n'y a pas de survie possible sans un soutien fort des pouvoirs publics, sur-

tout si l'on veut pouvoir assurer une politique de prix abordable. À Fribourg, les autorités sont conscientes du rôle assumé par la Spirale tant sur la scène locale qu'en termes de renommée pour la ville et le canton.

PF: Quel est justement le rôle de la Spirale sur la scène musicale fribourgeoise?

A.B.: Depuis 1996, les mercredis de la Spirale permettent à des jeunes musiciens fribourgeois d'affronter leur premier public, de vernir un premier CD, voir même de venir l'enregistrer. Et ces soirées connaissent un succès certain.

PF: Et l'avenir?

A.B.: 20 ans, c'est l'âge de la maturité. Pendant de nombreuses années, la Spirale a travaillé avec des moyens dérisoires comptant avant tout sur le bénévolat. Aujourd'hui il s'agit de mener une réflexion sur l'avenir et d'enclencher de nouveaux processus, d'affronter une certaine professionnalisation.

PF: Quel concert souhaiteriez-vous entendre à la Spirale?

A.B.: Je refuse de m'impliquer dans la programmation. Mais, dans un grand éclat de rire et avec beaucoup d'ambition, je dirai le trio que forment Keith Jarrett, Gary Peacock et Jack Dejohnette. ■