



Commune de
Granges-Paccot

**ASSEMBLÉE COMMUNALE
DU
30 SEPTEMBRE 2024**

Approuvé par le Conseil communal lors de sa séance du 08.10.2024 / Point de PV no 1.1.3

Présidence : M. René Schneuwly, Syndic

Présences : 43 citoyennes et citoyens, selon la liste des présences

M. Schneuwly ouvre la séance à 20.00 heures et, au nom du Conseil communal, souhaite la cordiale bienvenue aux citoyennes et citoyens présents à cette Assemblée communale consacrée au crédit d'engagement en vue de l'aménagement de rampes d'accès au viaduc de Grandfey pour la mobilité douce, ainsi qu'à la modification des statuts de l'Association du CO de la Sarine-Campagne et du Haut-Lac français.

En préambule, M. Schneuwly salue la présence de M. Gerhard Andrey, Conseiller national, de M. Laurent Bronchi, député, de Mme Christine Schneuwly, ancienne députée, de Mme Silvia Degex et de M. Jean-Marie Chardonnens, anciens membres du Conseil communal. Il salue également les membres de la Commission financière (ComFin), notamment M. Fabrice Molliet et Mme Sylvie Vanrell, nouvellement nommés à cette fonction. La presse est représentée ce soir par Mme Lise-Marie Piller de La Liberté.

Il excuse les absences de Mme Isabelle Chassot, Conseillère aux Etats, de M. Roland Vonlanthen, de Mme Nicole Wyss, de Mmes Thais et Virginie Khuu, de M. Jean-Jacques Zenger, de Mme Patricia Gaillard Zenger.

Conformément à l'article 12 de la Loi sur les communes du 25 septembre 1980, la présente Assemblée a été convoquée par un envoi en tous ménages le 5 septembre 2024, par affichage au pilier public à la même date, ainsi que par publication dans la Feuille officielle du canton de Fribourg le 13 septembre 2024.

Aucune remarque n'étant formulée au sujet de la convocation et de l'ordre du jour, M. Schneuwly déclare l'Assemblée valablement convoquée et apte à délibérer suivant l'ordre du jour établi.

ORDRE DU JOUR

1. Procès-verbal de l'Assemblée communale du 27 mai 2024
Le procès-verbal ne sera pas lu; il est à disposition à l'Administration communale et sur le site internet de la Commune de Granges-Paccot
2. Crédit d'engagement en vue de l'aménagement de rampes d'accès au viaduc de Grandfey pour la mobilité douce
 - 2.1. Présentation du projet
 - 2.2. Rapport de la Commission financière
 - 2.3. Discussion et vote
3. Modification des statuts de l'Association du CO de la Sarine-Campagne et du Haut-Lac français
 - 3.1. Présentation des modifications statutaires
 - 3.2. Rapport de la Commission financière
 - 3.3. Discussion et vote sur les modifications statutaires
4. Divers

SCRUTATEURS

M. Schneuwly désigne en qualité de scrutateurs, pour la travée de gauche et la table du Conseil communal, M. Daniel Dupraz, et pour la travée de droite et la table de la ComFin, Mme Marianne Rege. En cas de vote à bulletin secret, Mme Bénédicte Laville, Secrétaire communale, se joindra aux scrutateurs.

LISTE DES PRESENCES

La liste des présences a été tenue à l'entrée de la salle et 43 citoyens et citoyennes participent à l'Assemblée de ce soir. Les personnes ne s'étant pas annoncées doivent se manifester. Les retardataires sont priés de s'annoncer dès la fin de l'Assemblée.

ENREGISTREMENT

Conformément à l'article 3 du Règlement d'exécution de la loi sur les communes du 28 décembre 1981, les débats de l'Assemblée sont enregistrés. Les personnes désirant poser des questions ou intervenir sont priées de s'annoncer et de s'exprimer en utilisant le micro mis à disposition afin de permettre l'établissement d'un procès-verbal fidèle. La bande enregistrée ce soir sera effacée après l'approbation du procès-verbal.

1. PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE COMMUNALE DU 27 MAI 2024

Le procès-verbal de l'Assemblée communale du 27 mai 2024 ne sera pas lu. Il a été approuvé par le Conseil communal le 11 juin 2024 et était à disposition à l'Administration communale, ainsi que sur le site internet de la Commune. Ce procès-verbal est approuvé par acclamation avec les remerciements à sa rédactrice, Mme Bénédicte Laville. La bande d'enregistrement de l'Assemblée peut donc être effacée.

2. CREDIT D'ENGAGEMENT EN VUE DE L'AMENAGEMENT DE RAMPES D'ACCES AU VIADUC DE GRANDFEY POUR LA MOBILITE DOUCE

M. Schneuwly donne la parole à M. Jean-Louis Barras pour la présentation de cet objet.

M. Barras rappelle l'historique du projet, nécessaire pour comprendre son enjeu pour la mobilité. En 2016 déjà, une rencontre avait été organisée avec les CFF, afin d'étudier la possibilité de passer avec la mobilité douce sur le viaduc de Grandfey, mesure qui a été inscrite au projet d'agglomération de deuxième génération (PA2). Le projet, initialement assez simple, s'est avéré très complexe. Tout d'abord, d'un point de vue géographique, car il y a une différence de niveau entre l'arrivée au viaduc, soit entre les escaliers et la passerelle. Pour réaliser une rampe d'accès respectant les normes LHand, la pente ne doit pas excéder 6%. Cela signifie qu'il faut 50 à 60 mètres de longueur pour réduire la déclivité de chaque côté de la passerelle. De plus, le viaduc de Grandfey est un bel ouvrage, classé aux monuments historiques, qui appartient aux CFF. Des discussions ont été nécessaires avec le Service des biens culturels, le Service de la mobilité, le Service des ponts et chaussée, le Service de la nature et du paysage et bien sûr les CFF, de même qu'entre les communes de Guin et de Granges-Paccot.

Après plusieurs années d'ébauches, de croquis, de photographies et d'études, nous avons réussi à présenter un projet qui satisfait toutes les parties prenantes, moyennant certains consensus.

Le projet nous tient à cœur et pas uniquement parce qu'il s'inscrit dans la transagгло. Il ne s'agit pas seulement de relier deux communes, mais deux régions, deux cultures et ce pont est symboliquement très fort, important pour Granges-Paccot, pour la Singine et pour le canton.

Les deux plans techniques sont affichés au fond de la salle et ils sont très complexes. Dans la mesure du PA2, seules étaient inscrites les rampes. A l'époque, il n'a pas été pensé à intégrer à la mesure les autres dépenses, à savoir le réaménagement du pont lui-même, qui ne répond plus aux normes de sécurité actuelles. Les espaces sont importants entre les barrières. Nous ne

pouvons pas nous permettre de réaliser deux passerelles neuves et de négliger le pont. Comme il s'agit d'un monument historique, un consensus a dû être trouvé concernant les filets, pour assurer la sécurité, sans toutefois dénaturer le pont. Bien sûr, l'éclairage doit également être assaini. Actuellement, les néons installés sont énergivores et entraînent une forte pollution lumineuse. Le changement d'éclairage permettra des économies et son impact sera faible sur la nature environnante.

Ce projet fait l'objet de la mesure d'agglomération 21.13 du PA2 et fait partie de la transagglomération. Il porte sur la réalisation de rampes d'accès à chaque extrémité du viaduc pour la mobilité douce. Le projet comprend également des mesures techniques d'entretien et de sécurité s'agissant de la passerelle existante sur le viaduc. La remise à ciel ouvert du Balliswilbach du côté de Dürdingen doit être effectuée.

L'Assemblée communale du 16 décembre 2019 a approuvé un crédit d'étude de CHF 260 000.00, soit CHF 130 000.00 par commune, en vue du concours de projet. Cette étude de projet a été préfinancée par moitié par les communes de Dürdingen et de Granges-Paccot. Le montant qui devait être affecté au concours d'idée n'ayant pas été utilisé, il a pu être affecté aux phases d'avant-projet, projet d'ouvrage et demande d'autorisation.

Le projet a été soumis à l'examen préalable en 2023. Le résultat s'est révélé favorable, avec conditions.

Selon les estimations, les travaux de construction pourront commencer au printemps 2025 et dureront environ un an. Si tout se déroule comme prévu, la mise en service de l'ouvrage peut être attendue pour la mi-2026.

La mesure d'agglomération subventionnée s'élève aujourd'hui à 2.9 millions de francs une fois indexée. Elle ne comprend pas les aménagements sur la passerelle existante, ni la remise à ciel ouvert du Balliswilbach, ni les conditions posées par les biens culturels. La part non couverte du projet se monte à 2.1 millions de francs.

Le devis estimatif présenté est le suivant :

Devis estimatif total du projet hors subvention et participation de tiers

Travaux préparatoires, travaux spéciaux de génie civil	CHF	410 000
Génie civil	CHF	990 000
Construction métallique, construction d'éléments	CHF	1 320 000
Environnement / travaux annexes / installations	CHF	290 000
Remises en état et installations de la passerelle du pont	CHF	675 000
Honoraires ingénieur, spécialistes, géomètres, maître d'œuvre	CHF	460 000
Divers et imprévus env. 10%	CHF	415 000
Frais annexes de construction, indemnité, émoluments	CHF	140 000
Total intermédiaire	CHF	4 700 000
8.1% TVA	CHF	380 000
Crédit brut demandé TVA incluse	CHF	5 080 000

Le coût total du projet s'élève à CHF 5 340 000.00, dont on peut déduire le crédit d'étude de CHF 260 000.00. Il restera toutefois un solde, qu'il convient de combler. Le canton a été approché en ce sens, considérant qu'il ne s'agit plus d'un projet entre deux communes, mais d'un projet d'envergure régionale. Nous avons tenté d'activer la loi sur la mobilité dans ce but. Nous avons reçu un très bon écho de la part du canton et sommes pratiquement assurés du financement du solde de 2.120 millions de francs. En effet, le canton va approuver en 2025 le réseau cyclable cantonal. Si cet itinéraire passe par le viaduc de Grandfey, la LMOB trouvera application et une subvention pourra être versée à ce titre. Il est très vraisemblable que la liaison avec la Singine se fera par le viaduc en ce qui concerne le tracé des vélos. Il est toutefois clair que le chantier ne débutera pas tant que nous n'avons pas de confirmation écrite d'entrée en matière par le canton. Au final, les communes ne supporteront pas de coût, si ce n'est d'avancer les montants durant les travaux. A réception du décompte final, nous serons remboursés soit par l'Agglomération, soit par le canton.

M. Schneuwly ajoute que le PA2 était le premier projet d'agglomération élaboré par l'Agglomération de Fribourg. A cette époque-là, nous n'avions pas connaissance de toutes les règles applicables

à ces projets d'agglomération, surtout le fait que s'ils étaient admis, la Confédération entrerait en matière sur les montants inscrits, simplement adaptés compte tenu de l'augmentation des coûts de construction, d'une part, et de la TVA, d'autre part. Evidemment que, lorsque le projet a été introduit dans le PA2, nous n'avions pas d'indication à ce sujet. Nous avons progressé à ce sujet dans l'intervalle, en faisant apparaître dans les PA suivants des montants qui avaient été étudiés de manière beaucoup plus large, ce qui n'avait pas pu être le cas pour Grandfey. Il faut aussi préciser que l'ouvrage est extraordinaire et qu'il aurait été difficile, sur la base de ce que l'on connaissait et sans étude approfondie, de penser qu'on arriverait à un montant de cette importance. Le projet a pu faire l'objet d'une mise à l'enquête publique. Celle-ci n'a débouché sur aucune opposition et le projet fera l'objet d'une décision qui permettra de conférer un caractère d'utilité publique à l'ouvrage, qui permettra, si nécessaire, de faire une expropriation pour les quelques m2 qui empiètent sur des domaines agricoles situés soit du côté de Granges-Paccot, soit du côté de Düdingen.

Le Conseil d'Etat a par ailleurs alloué un crédit complémentaire pour la mise à l'enquête et la finalisation du plan de construction de CHF 200 000.00. Ce montant permet de se préparer en vue des soumissions, si bien que l'on obtiendra assez rapidement le permis de construire, d'une part, et une confirmation quant à la prise en charge du solde, d'autre part.

La question du financement est un sujet de discussion au sein du Comité d'agglomération. Les assurances sont données ; il s'agit d'un projet régional et il a été admis par toutes les communes de l'Agglomération que son financement devait être assuré à 100%. Evidemment qu'avec l'entrée en vigueur de la loi sur la mobilité, le Conseil d'Etat est appelé à entrer en matière sur le solde à payer. Ainsi, une participation de la Confédération interviendra à raison de 40%, le solde pouvant être payé au gré de la possibilité offerte par la loi sur la mobilité. C'est un projet qui est mûr. Il est présenté ce soir pour être en parfaite coordination avec la commune du Düdingen, dont le Conseil général est réuni également ce soir pour voter sur ce crédit d'engagement. M. Schneuwly insiste sur l'importance emblématique d'un tel projet. On parle souvent du Röstigraben, lié à la frontière naturelle de la Sarine. Il s'agit ici de renforcer le pont entre deux régions, en reliant les districts de la Sarine et de la Singine. Cette amélioration est appréciable. Avant d'ouvrir la discussion, M. Schneuwly cède la parole à M. Michel Thierrin, Président de la Commission financière.

M. Thierrin donne lecture du rapport. La ComFin a pris connaissance du dossier concernant le crédit d'ouvrage en vue de la réalisation du projet d'aménagement de rampes d'accès pour la mobilité douce au pont de Grandfey, qui doit être réalisé entre 2025 et 2026.

Le projet est devisé à CHF 5 080 000.00 pour la construction des rampes de chaque côté du viaduc, soit sur les communes de Guin et Granges-Paccot. Sa réalisation est soumise à la condition que ce projet soit entièrement couvert par les subventions à recevoir. En effet, les communes n'encourront aucun coût subséquent dans le cadre de ce projet en raison de la contribution financière du canton et de l'Agglo. Le préfinancement de la part de la Commune de Granges-Paccot pourrait toutefois être assuré par un financement externe.

Sur la base de son examen, la ComFin recommande d'accepter le projet d'aménagement de rampes d'accès au pont de Grandfey en faveur de la mobilité douce et d'approuver le crédit d'ouvrage de CHF 5 080 000.00.

M. Schneuwly remercie M. Thierrin et ouvre la discussion.

Mme Bettina Beer prend la parole et remercie des informations données. La sécurisation de la passerelle a été mentionnée à l'aide de filets. Elle demande s'il est possible d'obtenir des informations complémentaires à ce sujet, notamment de quelle manière l'installation est prévue.

M. Schneuwly répond que le système retenu est assez simple. Les barrières existantes sont historiquement protégées. Il n'est pas possible d'y toucher, si ce n'est pour y apporter des agréments esthétiques, voire même remplacer certaines pièces. La solution retenue consiste à combler les espaces entre les barrières existantes au moyen de filets. C'est la mesure de précaution qui sera prise, notamment pour les enfants. Il n'est pas possible de toucher à l'ouvrage.

M. Didier Limat pose la question de la circulation entre les piétons et les cyclistes.

M. Schneuwly indique que les usagers seront forcés de s'adapter. Normalement, une voie de

mobilité douce devrait avoir une largeur de l'ordre de 3.60 m si possible. Ici, nous sommes à 2.60 m. Aujourd'hui, ce n'est pas toujours facile de croiser et les promeneurs doivent faire preuve de civilité dans cette situation. Il faut espérer que la population jouera le jeu et partagera l'espace, dans la convivialité et le respect, la rampe étant également prévue pour les personnes à mobilité réduite. Ce sera un vrai plus et cela devrait pouvoir être compris par les utilisateurs. Il n'est pas possible de faire plus.

M. Christophe Limat remarque que la rampe arrive à 90° par rapport à la passerelle du pont.

M. Schneuwly rappelle que l'ouvrage est protégé et qu'il est agrémenté d'une œuvre d'art sur l'escalier, laquelle est également protégée. En revanche, l'accès à vélo, actuellement extrêmement difficile à faire, sera supprimé pour agrandir un peu le passage pour les piétons. Un angle de 90° permet de ralentir les cyclistes. Pour la protection des biens culturels, il était important que l'on puisse se rapprocher le plus possible de l'escalier, soit vers la première arche. La rampe sera pratiquement dissimulée par les arbres. On ne pouvait pas se permettre d'aller plus loin, sous peine que le projet soit refusé par le SBC.

M. Gerhard Andrey remercie le Conseil communal de son travail et se réjouit de l'amélioration conséquente qui sera apportée, étant lui-même un utilisateur fréquent du pont. S'agissant du remplacement de l'éclairage, il demande si la lumière sera plus chaude, pour des questions esthétiques.

M. Jean-Louis Barras indique qu'un mandat d'étude a été donné à un spécialiste de l'éclairage. Le but est effectivement d'avoir une lumière chaude, plus discrète qui, comme un flux d'eau, n'éclaire que la passerelle et ne déborde pas sur les côtés. Une bordure de 10 cm sera construite pour conserver la lumière sur la passerelle et limiter sa diffusion. De même, alors que les néons actuels sont suspendus sous les tuyaux, les points lumineux seront installés plus haut dans les arches. L'éclairage sera en LED et dynamique, ce qui signifie qu'il s'allumera au fur et à mesure du passage et ne restera pas allumé toute la nuit. Le projet sera très respectueux de la nature et convivial.

M. Daniel Dupraz prend la parole concernant la vie commune entre les piétons et les vélos et demande s'il est envisagé d'introduire une limitation de la vitesse, p.ex. 5-10 km. M. Dupraz emprunte régulièrement la passerelle depuis chez lui jusqu'à Garmiswil et il constate que les cyclistes passent à 20-25 km sans se préoccuper des piétons.

M. Jean-Louis Barras répond que cela n'est pas prévu actuellement, le but étant de laisser vivre. Comme M. Limat l'a évoqué, la rampe entre à 90° sur le pont. La volonté est que le cycliste qui arrive depuis la rampe doive pratiquement s'arrêter pour tourner et partir sur le point. Un fort ralentissement lui sera imposé. Cette thématique a longuement été discutée avec la commune de Düdingen. Si des problèmes sont constatés, d'autres solutions seront étudiées et certaines mesures seront prises. M. Barras précise qu'au vu de la largeur du pont, il n'est pas possible de le séparer en deux voies. Si on coupe à 1.20 m, cela ne fonctionnerait pas, car la voie serait trop étroite. Il compte sur le respect de chacun des usagers pour que la cohabitation se passe au mieux.

Mme Marianne Rege demande s'il est possible d'exiger des vélos qu'ils descendent de selle pour traverser la passerelle. De même pour les trottinettes.

M. Barras ne peut pas répondre sur ce point, mais il est un peu sceptique par rapport à cette mesure. Un cycliste qui roule doucement et est attentif ne pose pas de problème. Il circule régulièrement sur cette passerelle et constate que la majorité des cyclistes adaptent leur vitesse.

M. Alberto Tonon demande si le pont restera accessible durant les travaux.

M. Schneuwly répond que tel sera le cas, sous réserve de travaux particuliers, qui ne prendront pas beaucoup de temps.

M. André Kurzo demande si les CFF participent aux frais, étant donné que le pont leur appartient. Il leur revient de financer l'éclairage, si celui-ci est changé.

M. Schneuwly explique que l'éclairage actuel a été offert par la Société fribourgeoise des électriciens il y a de cela une vingtaine d'années, sans participation des CFF. Les CFF ne veulent entendre parler ni de participer aux mesures de sécurité complémentaires, ni à la passerelle. Ils

mettent gracieusement à disposition le passage inférieur. Si nous ne sommes pas contents, ils fermeront l'accès. Ils ont cependant collaboré dans le cadre du projet.

M. Schneuwly précise enfin que le montant total est à diviser par deux, chaque commune paie sa part. Il passe au vote.

L'assemblée communale accepte à l'unanimité le crédit d'engagement, portant sur un montant global de 5.340 millions de francs en faveur de la réalisation de rampes d'accès au viaduc de Grandfey en faveur de la mobilité douce.

3. MODIFICATION DES STATUTS DE L'ASSOCIATION DES CO DE LA SARINE-CAMPAGNE ET DU HAUT-LAC FRANCAIS

M. Litandi résume le message relatif aux modifications statutaires de l'Association du cycle d'orientation de la Sarine-Campagne et du Haut-Lac français (ci-après : COSAHL). Actuellement, plusieurs projets sont en cours de réalisation. Dans ce cadre-là, beaucoup d'investissements importants sont prévus, raison pour laquelle nous sommes amenés à modifier les statuts actuels.

L'année passée, l'assemblée des délégués du COSAHL avait discuté d'une première modification statutaire. La révision n'avait pas abouti en raison de la proposition d'adaptation de la clé de répartition des charges entre les communes membres, qui a été refusée par une majorité de communes.

Afin de pouvoir faire face aux investissements conséquents que l'Association va devoir consentir pour adapter l'offre des CO à la progression démographique, à commencer par l'assainissement du CO de Marly et ensuite la construction du CO de Givisiez, la limite d'endettement prévue à l'art. 39 des statuts doit néanmoins être revue à la hausse. Egalement en lien avec la construction du CO de Givisiez, l'art. 16 des statuts définissant la composition du comité de direction doit être adapté afin d'intégrer un.e représentant.e de la nouvelle commune siège de Givisiez. Ce sont sur ces deux modifications que l'assemblée communale est appelée à se prononcer :

ANCIEN TEXTE	NOUVEAU TEXTE
<p>Art. 39. Emprunts de l'Association</p> <p>¹Les emprunts que l'Association doit contracter pour la construction d'écoles et pour d'autres investissements sont décidés et approuvés par l'Assemblée des délégué-e-s. Ils ne peuvent dépasser la limite d'endettement de 100 millions de francs.</p> <p>²L'Association peut par ailleurs contracter des emprunts au titre de compte de trésorerie jusqu'à concurrence de trois millions de francs.</p>	<p>Art. 39. Emprunts de l'Association</p> <p>¹Les emprunts que l'Association doit contracter pour la construction d'écoles et pour d'autres investissements sont décidés et approuvés par l'Assemblée des délégué-e-s. Ils ne peuvent dépasser la limite d'endettement de 150 millions de francs.</p> <p>²L'Association peut par ailleurs contracter des emprunts au titre de compte de trésorerie jusqu'à concurrence de trois millions de francs.</p>

ANCIEN TEXTE	NOUVEAU TEXTE
<p>Art. 16. Composition</p> <p>¹Le comité de direction est composé des préfets de la Sarine et du Lac et de dix autres membres selon la représentation suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un-e représentant-e de la Ceinture (Corminboeuf, Givisiez, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne) ; - un-e représentant-e du Gibloux (Gibloux, Hauterive/FR) ; - un représentant de la Haute-Sarine, rive droite (Bois-d'Amont, Ferpicloz, Marly, Le Mouret, Pierrafortscha, Treyvaux, Villarsel-sur-Marly) ; - un-e représentant-e de Sarine-Ouest (Autigny, Avry, La Brillaz, Chénens, Cottens, Matran, Neyruz, Ponthaux, Prez) ; - un-e représentant-e de Sarine-Nord (Belfaux, Grolley, La Sonnaz) ; - un-e représentant-e des communes du Haut-Lac français (Courtepin, Misery-Courtion) ; - un-e représentant-e par commune siège (Avry, Gibloux, Marly) ou utilisatrice (Villars-sur-Glâne) ; 	<p>Art. 16. Composition</p> <p>¹Le comité de direction est composé des préfets de la Sarine et du Lac et d'onze autres membres selon la représentation suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un-e représentant-e de la Ceinture (Corminboeuf, Givisiez, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne) ; - un-e représentant-e du Gibloux (Gibloux, Hauterive/FR) ; - un représentant de la Haute-Sarine, rive droite (Bois-d'Amont, Ferpicloz, Marly, Le Mouret, Pierrafortscha, Treyvaux, Villarsel-sur-Marly) ; - un-e représentant-e de Sarine-Ouest (Autigny, Avry, La Brillaz, Chénens, Cottens, Matran, Neyruz, Ponthaux, Prez) ; - un-e représentant-e de Sarine-Nord (Belfaux, Grolley, La Sonnaz) ; - un-e représentant-e des communes du Haut-Lac français (Courtepin, Misery-Courtion) ; - un-e représentant-e par commune siège (Avry, Gibloux, Givisiez, Marly) ou utilisatrice (Villars-sur-Glâne) ;

Le Conseil communal propose à l'Assemblée communale d'accepter les modifications statutaires soumises au vote.

L'entrée en vigueur des modifications est prévue au 1^{er} janvier 2025. Les statuts seront soumis d'ici-là à la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts pour approbation.

M. Schneuwly cède la parole à M. Thierrin, la Commission financière ayant dû se prononcer sur la question de l'augmentation de la limite d'endettement.

M. Thierrin donne lecture du rapport.

La ComFin a pris connaissance du dossier concernant le relèvement à 150 millions de francs de la limite d'endettement prévue à l'art. 39 des statuts de la COSAHL.

La ComFin relève que l'augmentation de 50 millions de francs de cette limite d'endettement pourrait entraîner une très légère hausse des charges de la Commune.

Sur la base de son examen, la ComFin prévise favorablement l'augmentation de la limite d'endettement prévue à l'art. 39 des statuts de la COSAHL de 100 à 150 millions de francs.

M. Schneuwly remercie M. Thierrin. Avant d'ouvrir la discussion, il précise qu'il conviendra de déterminer dans quelle mesure les enfants domiciliés à Granges-Paccot fréquenteront le nouveau CO de Givisiez. Ils se rendent actuellement au Belluard. Du point de vue de la mobilité, il est plus simple pour les élèves situés sur le Plateau d'Agy de se rendre à Fribourg, alors que d'autres quartiers sont plus proches de Givisiez. La question est encore ouverte. Ce qui est certain, c'est que, si les élèves ou du moins une partie d'entre eux devaient se rendre à Givisiez, nous améliorerons de manière significative les chemins de mobilité douce et la sécurité du parcours pour atteindre le CO.

La parole n'étant pas sollicitée, il est procédé au vote. L'assemblée communale accepte à l'unanimité les modifications statutaires soumises.

4. DIVERS

4.1. INFORMATIONS RELATIVES AU PAD TORRY-EST

Le Conseil communal a été abordé par M. Daniel Dupraz, qui se fait du souci s'agissant du projet de raccordement de la circulation découlant du futur PAD Torry Est. Le Conseil communal a d'ores et déjà entrepris certaines mesures au vu des solutions valables en l'état. L'état actuel risque de durer longtemps, car un mandat d'étude parallèle devra être réalisé en ce qui concerne ce secteur, sans compter la procédure de PAD. Nous aurons l'occasion d'en reparler ultérieurement, mais il laisse M. Daniel Dupraz s'exprimer à ce sujet.

M. Dupraz a eu la chance de participer au second atelier organisé par la Ville de Fribourg concernant le secteur Torry Est. Il découle de ce qui a été présenté qu'il existe actuellement trois projets sur la manière dont vont être réalisées les différentes étapes, avec l'arrivée à terme, une fois le projet abouti, de 2 500 habitants sur la partie de Torry Est. Sur les trois projets, il y a la création d'une halte ferroviaire d'Agy, derrière le stade. Ce qui est surtout préoccupant est qu'il semble qu'un parking silo sera organisé juste derrière le passage à niveau qui se situe au Ch. du Mettetlet, selon discussion avec les organisateurs de l'atelier. Ceci signifie que tout le trafic pour rejoindre les quelques 340 places de stationnement passerait par le Plateau d'Agy, remonterait le Ch. du Mettetlet, passerait sous les voies de chemins de fer, puisqu'il est prévu un passage sous voie, avant de rejoindre le parking. Finalement, tout le trafic qui desservirait les habitations de Torry Est se ferait en bordure de commune et au détriment de riverains du Mettetlet et des Chênes, alors qu'il est possible de le faire passer par d'autres pénétrantes du côté de Fribourg. Certes, les 340 véhicules ne circuleront pas tous en même temps, mais cela risque de condenser passablement le trafic sur la Rte de Morat, déjà très peu fluide. Trois domaines sont abordés, soit les espaces verts, la mobilité et la construction dans le cadre d'ateliers. M. Dupraz a participé à l'atelier sur la mobilité et a fait part de ses questions concernant les congestions qu'il pourrait y avoir. Il demande également pourquoi mettre un parking à l'extrémité du site, alors qu'en mettant un parking souterrain à proximité de la nouvelle gare, on pourrait couvrir les besoins et éviter des congestions sur le Plateau d'Agy.

M. Schneuwly cède la parole à M. Alexis Overney, responsable de l'aménagement. M. Overney remercie M. Dupraz d'avoir attiré l'attention du Conseil communal sur cette question. Le secteur du PAD est situé entièrement sur le territoire de Fribourg et concerne une surface de 134 500 m². Plus de 2 000 nouveaux habitants sont attendus. Le problème de l'accès et de ses conséquences pour les riverains des quartiers des Chênes et du Mettetlet a été évoqué. Le Conseil communal s'est préoccupé de cette question. En 2018 déjà, la commune de Granges-Paccot a demandé des compléments s'agissant des objectifs du PAD Torry Est. En 2020, des précisions ont été demandées s'agissant de la densité prévue pour le secteur. Il était également souhaité que les objectifs du PAD Torry Est soient complétés, notamment en ce qui concerne l'accès depuis le Plateau d'Agy, puisque depuis le début, nous avons été informés du fait que la Ville de Fribourg entendait prévoir l'accès au quartier de Torry Est exclusivement par la Rte de Morat et le Ch. du Mettetlet. Le Conseil communal de Granges-Paccot a sollicité à plusieurs reprises et par écrit l'organisation d'une rencontre en présence de délégations des deux communes, afin de discuter de la circulation, sans succès. De ce fait, la commune de Granges-Paccot a été contrainte de s'opposer aux révisions du PAL de la Ville de Fribourg. Le 7 juin 2024, le Conseil communal de la Ville de Fribourg a décidé de rejeter notre opposition, de sorte que nous avons été à nouveau contraints de déposer un recours auprès de la direction compétente, la DIME, le 10 juillet 2024.

Nous sommes évidemment très attentifs au souci permanent de la Ville de Fribourg de prévoir l'accès à un quartier situé entièrement sur son territoire par la commune de Granges-Paccot, exclusivement, alors qu'au moins cinq autres possibilités sont envisageables, soit la Rte Alexandre Daguët, l'Av. Jean-Bourgné, l'Av. de Granges-Paccot, la Rte de l'Aurore et le Ch. de l'Abbé Freeley. Il est clair, et l'on s'en est aperçu, que toutes ces pénétrantes sont situées sur le territoire de la Ville et non pas sur celui de Granges-Paccot. Dans notre recours, nous avons contesté l'accès par le Ch. du Mettetlet pour des raisons urbanistiques, environnementales et techniques. De plus, cela contribuerait à surcharger le trafic sur un axe déjà très emprunté, à savoir la Rte de Morat. Nous avons également mis en lumière la densification ; le secteur du Mettetlet est en zone résidentielle à faible densité avec un degré de sensibilité au bruit de catégorie II. Avec un trafic de plusieurs centaines de véhicules par jour sur le Ch. du Mettetlet, nous ne pourrions plus maintenir ce degré de sensibilité au bruit. Le dossier est actuellement pendant auprès de la direction concernée. Nous n'avons pas été abordés par la Ville de Fribourg pour tenter une discussion suite au dépôt du recours, ce que regrette M. Overney. Il peut rassurer les habitants de Granges-Paccot

et plus particulièrement les riverains du Ch. des Chênes et du Mettetlet, le Conseil communal continue de suivre ce dossier avec attention et prendra toutes les mesures utiles pour que les intérêts des riverains soient défendus, que l'on parle du parking ou de l'accès.

M. Dupraz remercie des informations données et recommande de suivre ce dossier de très près, 2030 étant tout proche. C'est un sujet assez essentiel, que ce soit pour Granges-Paccot ou pour Fribourg.

Mme Anne-Marie Pillonel aborde le sujet de Fribourg Solidaire, qui a fêté ses 20 ans l'année dernière et recevait habituellement CHF 300.00 de la part de la commune de Granges-Paccot. Cette année, l'organisation a reçu avec surprise un courrier lui indiquant qu'elle ne serait plus bénéficiaire en 2024. Elle souhaite obtenir des explications sur cette question.

M. Schneuwly explique que, comme toute demande effectuée dans le domaine social, nous réexaminons régulièrement la situation des bénéficiaires, notamment sur le plan financier, pour déterminer si oui ou non ils peuvent bénéficier d'un soutien pour l'année en question. Il est rappelé qu'il s'agit d'un don et non d'une subvention. Le but des associations n'est pas de thésauriser. On essaie aussi de privilégier les organisations dont le but est louable et qui disposent de moins de ressources. Les réponses se limitent toutefois à l'année en cours et une nouvelle demande peut être présentée.

Mme Pillonel précise qu'il s'agit d'une fédération de 30 associations et que la commune a participé de nombreuses années. Elle relève également que la commune de Granges-Paccot a refusé le label de commune solidaire. Cette démarche concernait les communes qui contribuent depuis plusieurs années à Fribourg Solidaire, soit par un don, soit par une contribution par habitant. Entre 7 et 9 communes versent CHF 1.00 par habitant. Elle se pose donc la question de savoir pourquoi la commune de Granges-Paccot a cessé son soutien.

M. Schneuwly indique qu'une réponse circonstanciée sera adressée en-dehors de l'Assemblée communale sur des points précis. En principe, la commune de Granges-Paccot octroie des dons, mais n'adhère pas en qualité de membre. De même, nous ne pratiquons pas la politique du franc par habitant. Il s'agit cependant d'une réponse générale.

M. Dupraz intervient concernant les matchs de Gottéron et l'accès au Ch. du Mettetlet. Il y a une interdiction d'accès et malheureusement, il y a de nouveaux des voitures qui ne respectent pas le signal d'interdiction de circuler, de sorte que l'on se retrouve avec 4 ou 5 véhicules qui sont juste au coin du virage alors qu'ils n'ont rien à y faire. Il demande à ce que la Police intercommunale passe dans le secteur, qui est sur le territoire communal, pour y mettre des amendes, si nécessaire.

M. Schneuwly sait que la Police intercommunale intervient régulièrement, au vu du nombre de plaintes qui nous reviennent suite aux amendes infligées. La problématique des matchs de Gottéron est connue et le club dépense beaucoup d'argent pour les mesures de circulation, liées notamment au fait que la majorité des places (96%) sont situées sur le territoire de la commune de Granges-Paccot. Le Conseil communal insiste auprès de Gottéron pour qu'il y ait une surveillance adéquate et nous n'hésitons pas non plus à faire appel à la Police intercommunale. Elle ne peut toutefois pas se démultiplier. La Police cantonale, en revanche, n'amende que modestement durant les matchs de Gottéron.

La parole n'étant plus demandée, M. Schneuwly clôt l'assemblée et invite les participants à partager un apéritif.

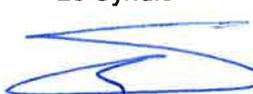
Au nom du Conseil communal :

La Secrétaire communale


Bénédicte Laville



Le Syndic


René Schneuwly