

Le canton juge ce moyen de transport intéressant, mais pas avant vingt ou trente ans

Le métrocâble doit patienter

« THIBAUD GUISAN

Transport » La réalisation d'un métrocâble à Fribourg n'est pas une idée farfelue, mais ce n'est pas encore demain que des cabines survoleront la capitale cantonale. C'est ce qui ressort des résultats de l'étude commandée par le canton sur la faisabilité d'une télécabine urbaine entre la gare de Fribourg et la sortie de l'autoroute Fribourg-Sud/Centre (où serait créé un parking d'échange), avec une station intermédiaire du côté de l'Hôpital fribourgeois.

«C'est une idée originale qui nous a poussés à sortir des sentiers battus»

Jean-François Steiert

Le canton n'enterre toutefois pas totalement l'idée. A l'horizon 2040-2050, une étude plus approfondie pourrait être lancée lorsqu'il s'agira de repenser l'offre de transports publics dans l'agglomération fribourgeoise, en lien avec le développement du quartier de Chamblieux-Bertigny, réalisé grâce à la couverture de l'autoroute A12. Quelque 30 000 habitants doivent coloniser ce gigantesque secteur. «Ces personnes devront se déplacer vers les gares de Fribourg ou de Givisiez. Le métrocâble pourrait être un outil», a exposé Jean-François Steiert, directeur de l'Aménagement, de l'environnement et des constructions, hier lors de la présentation des résultats de l'étude à la presse.

Trop d'obstacles

Pour l'heure, la mise en place d'une télécabine urbaine se heurte à trop d'obstacles, estime le canton. Des contraintes techniques et un coût élevé pour un nombre d'utilisateurs restreint. «Le métrocâble est une idée originale qui nous a poussés à sortir des sentiers battus. Ce n'est pas l'outil le plus efficace économiquement et en termes de mobilité, mais nous souhaitons le conserver sur le radar pour nos prochains travaux», a résumé Jean-François Steiert.

La réalisation du projet nécessiterait un investissement de 25 millions de francs – dont la moitié pour les trois sta-



Des métrocâbles sont en fonction dans plusieurs villes d'Amérique du Sud, comme à Medellín, en Colombie. Keystone-archives

25 millions

L'investissement nécessaire à la mise en place du métrocâble

100 000 personnes

Le nombre de passagers qui pourraient être transportés par jour

300 mètres

L'espace maximal entre les pylônes de la télécabine

tions –, sans compter les aspects fonciers (achats de terrain, expropriation) et les coûts liés aux mesures de protection incendie à apporter aux bâtiments survolés. Une subvention fédérale serait envisageable. Les coûts d'exploitation sont estimés, eux, à cinq millions de francs par an.

Tronçons rectilignes

Des pylônes devraient être installés tous les 300 mètres et les cabines évolueraient à environ 30 mètres au-dessus du sol et cinq mètres au-dessus des bâtiments. L'installation pourrait embarquer plus de 100 000 personnes par jour (3200 à l'heure). Plusieurs problématiques sont pointées: nuisances visuelles et sonores, emplacement des pylônes, tracé impérativement rectiligne entre les stations. «Un enjeu serait également de faire démarrer l'installation à la gare,

afin de gagner rapidement de la hauteur», explique Grégoire Cantin, chef du Service de la mobilité.

D'abord les bus

Une augmentation de l'offre de transport reste impérative, avec, à l'horizon 2030, un premier fort développement urbanistique prévu sur les territoires de Villars-sur-Glâne, Givisiez et Fribourg. Le canton préconise une extension du réseau de bus urbains: hausse des cadences, de la capacité des véhicules, création de nouvelles lignes. «Un métrocâble diminue de moitié la durée du trajet, mais il n'offre pas la qualité de desserte fine d'un bus, avec des arrêts tous les 200 à 300 mètres», ajoute Grégoire Cantin. L'installation ne remplacerait ainsi pas la ligne de bus numéro 2 (Les Dailles), mais éventuellement la ligne 6 (Guintzet).

Le défi demeure: assurer l'horaire des bus, aujourd'hui régulièrement bloqués par la circulation aux heures de pointe. Le canton y planche, en attendant la réalisation de la nouvelle liaison entre l'autoroute et l'HPF.

Proposé par postulat

L'étude découle d'un postulat des députés Antoine de Weck (plr, Fribourg) et Erika Schnyder (ps, Villars-sur-Glâne) accepté par le Grand Conseil. L'idée d'un métrocâble avait été lancée par Raphaël Casazza, ingénieur et conseiller général de Fribourg (plr), qui avait réalisé une pré-étude de faisabilité. «C'est le verre à moitié plein. D'un côté, je suis content que le canton ait analysé le projet. De l'autre, je suis un peu perplexe sur l'horizon de vingt à trente ans», commente-t-il. »

«Non» de défiance

Montilier » L'assemblée communale de Montilier a refusé, jeudi soir, de modifier les statuts de la STEP Seeland Sud. Par 55 voix contre 37 et 5 abstentions, les citoyens n'ont pas voulu augmenter de 20 à 90 millions de francs la limite d'endettement de l'association intercommunale gérant l'installation. Cette hausse permettrait de financer un agrandissement de la STEP de Montilier, pour qu'elle puisse traiter les eaux usées des régions de Morat et de Chiètres de manière centralisée.

En tant que président de la commission de bâtisse, le syndic de Montilier Pascal Pörner s'est récusé. Le vice-syndic Patrick Weisskopf a conduit les débats, parfois émotionnels. «Nous ne votons ce soir que sur une modification des statuts et non sur la question de l'emplacement de la STEP», a-t-il affirmé. En préambule à la soirée, les opposants au projet avaient distribué des tous-ménages dans les boîtes aux lettres de la commune. Réunis en association, ils estiment qu'il serait économiquement et écologiquement plus sensé de raccorder les installations laicoises à la STEP de Bienne, évitant ainsi d'augmenter les rejets dans le lac de Morat. Leurs conclusions sont contestées par le comité de l'association de la STEP Seeland Sud.

Elles ont néanmoins convaincu une majorité de citoyens jeudi soir. «Nos enfants devront supporter les conséquences de notre décision de ce soir», a lancé l'un d'eux. L'assemblée a préféré lancer un signe de défiance sans attendre la présentation détaillée du projet par des spécialistes, prévue cet automne.

Montilier est, à ce jour, la première commune à avoir rejeté la modification des statuts de la STEP Seeland Sud. Pour que celle-ci prenne effet, il faut que trois quarts au moins des 17 communes fribourgeoises et bernoises impliquées dans le projet, représentant au minimum 75% de la population, donnent leur accord. Sur les 12 fribourgeoises, 8 ont dit oui à ce jour. Trois autres (Courgevau, Galmiz, Fräschels) se prononceront ces deux prochaines semaines. » **FN/MRZ**

Problèmes liés à l'alcool

Journée nationale » La journée nationale sur les problèmes d'alcool aura lieu jeudi prochain sur le thème «Matin, midi, soir – quand l'alcool devient un médicament».

Au niveau fribourgeois, différentes associations et organisations se sont rassemblées pour organiser une action de prévention. De mardi à vendredi prochain, une boîte de médicaments géante sera posée et animée sur la place Georges-Python à Fribourg et à Guin.

Les institutions participant à ce projet sont l'association REPER, le Centre cantonal d'addictologie, les fondations du Torry et du Tremplin, l'association EX-pression, la Haute Ecole de santé, la police cantonale, l'Office de la circulation et de la navigation et la ville de Fribourg.

La Direction de la santé et des affaires sociales indique dans

un communiqué que le but de cette action est de «sensibiliser la population aux difficultés auxquelles sont confrontées les personnes concernées par une consommation problématique d'alcool ou une dépendance, ainsi que leurs proches. Elle vise également à faire connaître les offres de prévention et de prises en charge existantes au niveau cantonal.»

Cette année, en accord avec la thématique nationale, les différentes organisations souhaitent lutter tout particulièrement contre l'usage d'alcool à des fins d'automédication. «Il arrive que certaines personnes consomment de l'alcool pour lutter contre le stress, la tension, l'anxiété, la douleur ou la tristesse. Une consommation problématique voire une dépendance peut alors s'installer», développe le communiqué. »

PAULINE DARBELLAY

Sorens baisse son taux d'imposition

Bénéfice » Les 5 derniers exercices ont incité l'exécutif à réduire le coefficient de 83 à 78%.

Finances radieuses et fiscalité allégée à Sorens. Les 50 citoyens réunis jeudi en assemblée ont approuvé une baisse des taux d'impôt sur les personnes physiques et morales de 83 à 78%. Une détente consécutive aux résultats des cinq dernières années, soldés sur un bénéfice brut moyen de plus de 1,1 million de francs.

L'exercice 2017 affiche ainsi un bénéfice de 88 000 francs, après attribution de 1,2 million de francs aux réserves, réalisation de 400 000 francs d'amortissements supplémentaires et donation de 4500 francs aux sociétés. Le total des charges s'élève à 4,8 millions de francs. Les comptes d'investissements bouclent quant à eux sur plus de

3 millions de francs de charges nettes. La plus grosse dépense (2,3 millions de fr.) concerne la construction de l'école, d'un coût global de 7,6 millions de francs, et qui sera inaugurée en novembre.

1,7 mio de francs

C'est le bénéfice du compte de fonctionnement, avant opérations

Les cinq derniers exercices ont permis à la commune de réaliser des amortissements supplémentaires pour environ 3 millions de francs, de rembourser 700 000 francs aux banques, de mener à bien les entretiens majeurs et de limiter l'emprunt pour l'école à

4,5 millions de francs. La fortune par habitant atteint encore 1571 francs.

La baisse d'impôts entraînera un déficit présumé supérieur à la limite légale dès 2021, selon la planification financière présentée jeudi. Dans l'immédiat, la modification du coefficient réduit les recettes du budget 2018 de près de 200 000 francs, pour aboutir à une perte présumée de 27 000 francs.

Le projet d'extension de la gravière, actuellement à l'enquête (comme la révision du Plan d'aménagement local), a suscité quelques remarques dans les divers. Deux citoyens y voient l'occasion de créer deux nouveaux accès à la gravière et au village lui-même, accès aujourd'hui commun et parfois dangereusement «saturé» par les camions. Une

route où manque un trottoir et dont la vitesse pourrait être mieux régulée, jugent deux intervenants.

L'exécutif a pris note: «Nous analyserons ces aspects avec les bureaux spécialisés», indique Stéphane Ropraz – c'est déjà le cas pour la vitesse. Et de confier en aparté que la mise à l'enquête permettra de «mettre ces sujets sur la table», tout en sachant que la création d'une deuxième route d'accès au village serait «juridiquement délicate» et «coûteuse». Ceci alors que l'étude d'impact sur l'extension de la gravière fait état de 12 camions supplémentaires par jour, une fois la capacité maximale du site atteinte. «L'automatisation planifiée des processus réduira aussi peu à peu les éventuelles nuisances, en matière de poussières et de bruit.» » **STÉPHANE SANCHEZ**