



Dossier (projet 4)

Une politique de l'aménagement du territoire respectueuse de l'environnement et des impératifs sociaux

Document de discussion et de position
du PCS Fribourg

élaboré par
Marius Achermann
Bruno Baeriswyl
Cosima Frieden
Michel Monney
Silvio Serena
Beat Poffet
Albert Vonlanthen
Bruno Weber-Gobet

1 Introduction

Lors de l'assemblée des délégués de novembre 2008, le PCS a retenu la question de l'aménagement du territoire comme l'un des trois thèmes principaux de son activité politique des prochaines années. Pour le PCS, l'objectif d'offrir un environnement sain aujourd'hui et pour les futures générations est prioritaire. Raison pour laquelle nous entendons nous engager politiquement pour sa concrétisation.

Nos « propositions pour une politique de l'aménagement du territoire respectueuse de l'environnement et des impératifs sociaux » doit servir de base au travail du PCS pour les prochaines années, jusqu'aux élections de 2011. Il ne s'agit pas d'un texte définitif, mais plutôt d'un rapport intermédiaire. Il doit servir à alimenter le débat interne et externe sur les divers thèmes de la politique de l'environnement à susciter des actions concrètes. Nous pourrions aussi en tant que parti rassembler de nouveaux éléments et y apporter des compléments et des corrections.

Aucun parti ne peut prétendre apporter une solution patentée unique aux problèmes de plus en plus importants de la politique de l'environnement. Mais nous avons de bonnes idées, nous nous posons des questions importantes et avons d'intéressantes solutions à proposer. Nous voulons les faire connaître à l'opinion publique et faire des propositions sur le plan politique. Nous prenons ainsi nos responsabilités en tant que parti en contribuant à façonner l'avenir.

Les élections 2011 montreront si nous aurons réussi à faire passer le message „Qui pense à un environnement sain vote PCS“. Le groupe de travail remercie d'ores et déjà tous les membres du parti qui contribueront d'une manière ou d'une autre à mettre en œuvre ce dossier. Car ce n'est pas le dossier lui-même qui renforcera notre profil, mais bien un engagement concret en faveur de nos revendications.

Ce document a été élaboré par un groupe de travail à l'intention de l'assemblée des délégués. Il n'a donc pas de caractère définitif jusqu'à qu'il soit adopté par cette dernière instance (voir ch. 7.1 ci-après).

Au nom du groupe de travail

Bruno Weber-Gobet

Schmittgen, le 14 janvier 2010

2 Sommaire

1	Introduction	2
2	Sommaire	3
3	Situation initiale	4
3.1	Aménagement du territoire: définition et tâches	4
3.2	Politique de l'aménagement en chantier	4
4	Objectifs du projet	5
5	Destinataires du projet	6
5.1	Les instances politiques compétentes	6
5.2	Les membres du PCS	6
5.3	L'opinion publique	6
5.4	Les médias	6
6	Thèmes de discussion	6
6.1	Potentiel du chauffage à distance dans le canton de Fribourg	6
6.1.1	Qu'est-ce qu'un chauffage à distance et comment cela fonctionne-t-il ?	6
6.1.2	Situation actuelle	7
6.1.3	Exigences	7
6.2	Une nouvelle politique en faveur des transports publics	8
6.2.1	Situation initiale	8
6.2.2	Exigences	9
6.3	Plus de droits démocratiques dans l'aménagement du territoire	9
6.3.1	Situation initiale	9
6.3.2	Exigences	9
6.4	Contribution de plus-value sur les terrains qui sont valorisés par des mesures d'aménagement prises par les pouvoirs publics,	10
6.4.1	Situation initiale	10
6.4.2	Exigences	11
6.5	Transports d'écoliers et sécurité sur le chemin de l'école	11
6.5.1	Situation initiale	11
6.5.2	Exigences	12
6.6	Mesures différenciées lors de réaffectation d'immeubles en zones agricoles	12
6.6.1	Situation initiale	12
6.6.2	Exigences	13
7	Procédure	13
7.1	Proposition 1	14
7.2	Proposition 2	14

Une politique de l'aménagement du territoire respectueuse de l'environnement et des impératifs sociaux

3 Situation initiale

3.1 Aménagement du territoire: définition et tâches

La loi sur l'aménagement du territoire a pour but d'assurer une **utilisation judicieuse** du sol et de contribuer à l'épanouissement de la vie individuelle et économique. Les défis particuliers de l'aménagement du territoire est d'assurer que les besoins supplémentaires de la société, de l'économie et de l'environnement puissent être satisfaits au mieux alors que le sol nécessaire n'est pas extensible. Les intérêts très divergents des acteurs provoquent de surcroît une concurrence permanente entre eux.

Contrairement à ce qui est généralement prétendu, l'aménagement du territoire ne concerne pas principalement les constructions et la structure de l'habitat. En tant qu'activité multifonctionnelle, l'aménagement concerne tous les domaines qui ont un rapport étroit ou lointain entre eux (**transport, approvisionnement de l'énergie, développement économique, zone de repos, protection du patrimoine** etc.). L'examen de chacun de ces domaines doit en outre tenir compte des éléments sociaux, économiques, écologiques et culturels.

De plus, il s'agit de **l'avenir** – plus précisément d'examiner des problèmes d'aménagement existants mais aussi futurs en recherchant des solutions applicables au présent et à l'avenir. Dans cette perspective, la gestion de l'aménagement exige d'établir des principes, des objectifs et des mesures actives qui façonneront la mise en place de la future politique de l'aménagement. Bien évidemment, cette planification tiendra compte de l'évolution intercantonale et nationale. Ces objectifs de planification devront également être coordonnés avec la politique des cantons voisins.

L'aménagement du territoire n'est donc pas une simple affaire mais bien **un thème compliqué**. Pour beaucoup, ce secteur n'est rien d'autre qu'une loi trop complexe (loi de la jungle), domaine très éloigné des soucis quotidiens ou souhaits de la population. Pourtant, une politique à long terme d'un développement durable n'avantagera pas seulement les futures générations; elle nous aidera également à utiliser les ressources intelligemment et parcimonieusement, ce qui ne manquera pas d'influencer positivement les impôts.

3.2 Politique de l'aménagement en chantier

En Suisse, les compétences en matière d'aménagement relèvent des cantons. Compte tenu de la concurrence existante entre les cantons, la politique d'aménagement suisse n'a rien d'un développement durable: trop de zones à bâtir respectivement mal situées; ceci est aussi le fruit d'une planification non coordonnée entre les cantons voisins mais aussi de la chasse aux

gros investisseurs (par ex. Amgen 2008 dans le Seeland). De tels agissements ne favorisent ni une utilisation rationnelle du sol ni un habitat ordonné de notre pays. Lors de la récente révision totale de la loi sur l'aménagement du territoire, la Confédération a tenté d'introduire une meilleure coordination. Cette proposition s'est heurtée à l'opposition des cantons et des milieux économiques si bien que l'idée a été abandonnée.

Le canton de Fribourg ne fait pas exception car ses autorités étaient également septiques face à cette révision totale de la loi sur l'aménagement du territoire. Pourtant dans ce canton les réserves de terrain à bâtir par habitant sont bien supérieures à la moyenne suisse; par conséquent, tôt ou tard, il faudra bien être conscient du résultat du choix d'une « politique décentralisée » de ses 30 dernières années. Le constat est clair: elle a conduit à une forte dispersion de l'habitat. Le résultat de cette politique:

- Des problèmes de transport et de mobilité;
- Des conflits entre les communes autonomes et celles de l'agglomération en ce qui concerne notamment la péréquation financière (qui paie quoi et combien?)
- Des problèmes de nature sociale qui se distinguent entre les communes pauvres, d'une population âgée et qui compte de nombreux chômeurs et les communes de la ceinture dorée composée des communes situées autour d'un centre. Le texte allemand définit les premières communes citées de « A-Städte für Arme, Alte und Arbeitslose » et les secondes de „S-Gemeinden für Speckgürtel (Bezeichnung für die reichen Vorortsgemeinden).

Malheureusement, la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et les constructions adoptée par le Grand Conseil en 2008, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2010, n'apporte dans ce domaine que très peu d'améliorations.

Compte tenu de la complexité de la problématique de l'aménagement du territoire, il serait audacieux de prétendre que les problèmes de l'aménagement peuvent se résoudre ou être appréhendés par des propositions simplistes. Les conséquences de la politique suivie dans ce domaine durant les 30 dernières années ne peuvent être évacuées par un simple coup de baguette magique; les faits sont têtus et nous devons en subir les conséquences. Toutefois, tout est perfectible si bien que nous devons tirer le meilleur parti de l'existant.

4 Objectifs du projet

Avec ses propositions pour une politique durable en matière d'aménagement du territoire et respectueuse de l'environnement et des impératifs sociaux, le PCS, en tant que parti politique, poursuit quatre objectifs:

- a. Les émissions de CO₂ doivent être réduites. La politique de l'aménagement du territoire est un moyen pour y parvenir notamment par l'amélioration des transports publics et l'utilisation du chauffage à distance.
- b. En matière de politique de l'aménagement du territoire, dans les assemblées communales ou les Conseils généraux, les droits démocratiques de codécision de la population doivent être élargis.

- c. La spéculation du sol doit être combattue. Un moyen d’y remédier est l’introduction dans le canton de Fribourg d’une contribution de plus-value sur les terrains.
- d. Les zones à bâtir doivent être densifiées et il doit être mis fin à l’éclatement des zones de construction.

5 Destinataires du projet

5.1 Les instances politiques compétentes

Notre travail politique est principalement destiné au Grand Conseil mais également aux Conseils communaux. Afin d’atteindre les buts politiques fixés, nous devons accroître notre influence politique. Cet objectif peut être atteint directement au sein du Grand Conseil ou en déposant des motions voire en lançant des initiatives populaires. Le chapitre 6 de ce document présente des exemples concrets d’interventions politiques. Nos conseillers communaux peuvent aussi être des relais de nos propositions.

5.2 Les membres du PCS

Les revendications du PCS doivent également être partagées et appuyées par la base. En conséquence, nos propositions doivent être débattues intensivement au sein du parti puis décidées démocratiquement. Dans ces conditions, nous serons à même d’intéresser la politique et la société aux idées du PCS.

5.3 L’opinion publique

Pour donner du poids à nos revendications, nous devons les communiquer publiquement pour gagner la plus grande partie de la population à nos idées.

5.4 Les médias

Les médias sont un vecteur de nos revendications vers l’opinion publique. Il faut les informer régulièrement de nos idées, nos revendications et de nos activités.

Les propositions qui suivent n’ont pas la prétention d’être exhaustives; elles constituent pourtant une ébauche concrète d’une politique durable en matière d’aménagement du territoire respectueuse de l’environnement et des impératifs sociaux.

6 Thèmes de discussion

6.1 Potentiel du chauffage à distance dans le canton de Fribourg

6.1.1 Qu’est-ce qu’un chauffage à distance et comment cela fonctionne-t-il?

Le principe consiste à produire de la chaleur dans une centrale thermique, avant d’être acheminée par un réseau de conduites souterraines bien isolées et munies de détecteurs de

fuites. Comparée à plusieurs petites installations, une centrale thermique peut optimiser la production de chaleur de différentes façons. Les grosses installations produisent un meilleur rendement tout en étant plus respectueuses de l'environnement tant sur le plan technique que général par rapport aux nombreuses petites installations qu'elles remplacent. Finalement, elles sont plus économiques du point de vue des frais d'installations et d'exploitation, d'où leur avantage économique. Une bonne planification des réseaux permet de réduire fortement la perte de chaleur sur le transport à distances. Un autre avantage ne saurait être négligé: le raccordement d'un immeuble à une installation de chauffage à distance ne nécessite que peu de place dans le bâtiment raccordé.

Les différentes sources d'énergie telles que le bois, l'huile de chauffage, le gaz, les pompes à chaleur et l'utilisation de la chaleur résiduelle peuvent sans autre produire avantageusement du chauffage destiné à des clients raccordés à distance. Les réseaux de chauffage à distance constituent la meilleure méthode d'utilisation pour la récupération de la chaleur résiduelle. Etant donné que les chaudières sont généralement construites avec des réserves de capacité, leur utilisation peut se combiner pour la production de chaleur et d'énergie électrique.

6.1.2 Situation actuelle:

Le canton de Fribourg compte déjà aujourd'hui plusieurs réseaux de chauffage à distance. La commune de **Charmey exploite depuis la fin 1999 une telle centrale à bois**. Ainsi elle tire profit de sa matière première de la forêt. L'installation de 2 mégawatts et son réseau à distances de 1,8 km est conçu de manière que la chaleur consommée peut être livrée à des prix concurrentiels. L'utilisation du bois pour cette installation permet d'économiser 400'000 litres d'huile de chauffage. D'autres installations de chauffage à distance sont en exploitation notamment à Planfayon et Fribourg ; elles sont alimentées par une combinaison d'un couple chaleur-force et d'une chaudière à gaz. Placad à Fribourg fournit du chauffage à plusieurs bâtiments sur le plateau de Pérolles tandis qu'au moyen du système du couplage chaleur-force Placad alimente le réseau électrique du Groupe E. SAIDEF à Posieux (usine d'incinération des ordures) sera en mesure de fournir prochainement du chauffage à distance notamment dans la région du Grand-Fribourg. Sa capacité permettra de couvrir les besoins de chauffage de 1'500 villas. Plusieurs projets utilisant l'énergie du bois sont actuellement à l'étude.

6.1.3 Exigences:

Le recensement puis l'utilisation du potentiel du chauffage à distance devrait contribuer à réduire les émissions de CO₂ dans le canton de Fribourg. Aussi, le PCS invite le Conseil d'Etat à inventorier les gros consommateurs d'énergie et les producteurs d'énergie résiduelle sur le territoire fribourgeois puis à établir une carte répertoriant ces installations, information qui sera ensuite mise à disposition des communes notamment.

- Le PCS demande en outre au Conseil d'Etat d'obliger toutes les entreprises industrielles ayant un haut potentiel d'énergie résiduelle à développer, dans les trois ans, un concept de récupération d'énergie résiduelle dont le potentiel de récupération sera d'au moins 30%.

- Ces analyses seront évaluées par une commission cantonale de surveillance; les résultats des différentes entreprises seront ensuite proposés aux éventuels utilisateurs d'énergie résiduelle.
- Les projets intéressants de réutilisation d'énergie résiduelle respectivement de chauffage à distance bénéficieront d'une aide active et d'une promotion adéquate.
- Les entreprises qui participeront à ce projet bénéficieront d'abattements fiscaux et d'un soutien de la promotion économique.

Le PCS invite le Conseil d'Etat à établir une étude sur le potentiel du chauffage à distance dans le canton de Fribourg.

6.2 Une nouvelle politique en faveur des transports publics

6.2.1 Situation initiale

Une offre plus étoffée des transports publics contribuerait fortement à une diminution des émissions de CO₂. Dans le canton de Fribourg, le potentiel de développement de ce moyen de transport est très important. En effet, les fribourgeois possèdent plus de voitures privées mais moins d'abonnements des transports publics que les Suisses en général (microrecensement 2005).

La structure des transports publics dans le canton est en soi idéale pour permettre une excellente coordination entre le train et le bus étant donné que les TPF gèrent la plupart des déplacements, le solde étant assuré par les CFF et le BLS. Malheureusement, la SA TPF, se gère comme une entreprise privée purement orientée sur le profit. La coordination avec les CFF est très difficile (RER Bulle-Fribourg-(Berne). Le trafic régional Fribourg-Berne-Thun est assuré par le BLS sans véritable coordination avec les bus que desservent les TPF.

Actuellement, les investissements en matière de transport sont principalement réservés aux projets routiers tels que le contournement de Bulle et Düdingen, la route Romont-Vaulruz, celle de Marly- Matran, le pont de la Poya pour ne citer que les principaux axes. Ces projets représentent un investissement qui approche le milliard de francs. Aucun projet de cette importance n'est prévu pour les transports publics.

Constatant que «beaucoup d'agglomérations étaient de moins en moins en mesure de résoudre leurs problèmes de trafic toutes seules», la Confédération a décidé de leur venir en aide en créant un fonds d'infrastructure doté d'un crédit de 6 milliards. Le canton de Fribourg aurait également dû profiter de cette manne. Malheureusement le projet déposé pour l'agglomération Fribourg comprenait des projets pour les transports publics que pour 107 millions mais 255 millions en faveur de la route. Les propositions fribourgeoises ont été jugées beaucoup trop axées sur les transports individuels motorisés si bien que l'agglomération du Grand Fribourg ne bénéficiera pas d'un seul franc de subvention de cette première tranche pour les années 2009-2014. En effet, les propositions ne répondaient pas aux objectifs qui visaient la diminution de la charge du trafic individuel et ne mettaient pas assez l'accent sur les développements en matière de transports publics et de mobilité douce.

6.2.2 Exigences

- Une véritable priorité doit s'instaurer dans le canton de Fribourg en faveur des transports publics en renonçant aux énormes investissements routiers projetés.
- Un accent particulier doit être mis sur les liaisons des centres régionaux et l'agglomération fribourgeoise. L'introduction généralisée de la cadence horaire de 30 min. et la mise en place du RER Bulle-Fribourg sont les plus urgentes.
- L'abandon momentané de la route Marly-Matran offre des moyens financiers pour élargir immédiatement la route Fribourg- Marly pour y faire circuler des bus (trolleybus).
- La mise en place de l'agglomération du Grand Fribourg est un premier pas vers une réalisation coordonnée notamment de l'urbanisation et des transports et de la mobilité. Cette priorité contribuera à un développement plus durable de l'agglomération notamment en termes de limitation de l'extension du milieu bâti.

6.3 Plus de droits démocratiques dans l'aménagement du territoire

6.3.1 Situation initiale

Dans le canton de Fribourg, en matière d'aménagement du territoire communal, le pouvoir appartient à l'exécutif. La loi sur l'aménagement du territoire prévoit que l'adoption du plan d'aménagement local est de la compétence exclusive de l'exécutif communal. Toutefois, ce dernier doit nommer une commission de l'aménagement local qui est composée d'au moins cinq membres; la majorité de celle-ci est désignée par l'assemblée communale ou par le conseil général. Elle est chargée de faire des propositions au conseil communal.

La plupart des cantons suisses connaissent aujourd'hui une planification „plus démocratique“ de l'aménagement du territoire en ce sens que la population peut participer au processus de son approbation. Le plan d'affectation des zones et le règlement sur les constructions sont approuvés par le conseil général ou l'assemblée communale. Du fait que le législatif endosse une part de responsabilité de l'aménagement local du territoire, il est plus enclin à y participer activement et à rechercher des solutions.

Les citoyennes et citoyens fribourgeois sont en revanche informés des intentions du conseil communal par des séances d'information obligatoires, convoquées par ce dernier; ils doivent donc se contenter des informations que veut bien fournir le conseil communal. Les habitants de la commune n'ont que très peu de possibilités d'influencer les choix du conseil communal, raison pour laquelle ces assemblées sont peu fréquentées et seules quelques personnes saisissent l'occasion de faire valoir leurs souhaits.

6.3.2 Exigences

- Dans le canton de Fribourg, les compétences en matière d'aménagement du territoire doivent être démocratisées. Sa planification au niveau local doit à l'avenir être approuvée par l'assemblée communale ou le conseil général.

De l'avis du PCS, l'élargissement de ces compétences crée une ouverture au dialogue et présente plusieurs effets positifs:

- L'important thème de l'aménagement du territoire serait ainsi revalorisé. La population serait aussi sensibilisée aux questions de l'aménagement par le fait qu'elle devrait endosser une certaine responsabilité.
- La réglementation d'aujourd'hui faisant que les citoyennes et citoyens doivent faire valoir leur droit par le biais de l'opposition ou de recours doit être remplacée par une procédure impliquant davantage le législatif (assemblée communale ou conseil général) dans une démarche participative.
- Il est plus cohérent que les décisions en matière d'aménagement du territoire soient prises par le législatif compte tenu que cette dernière instance est compétente pour l'adoption du budget communal qui comprend également les positions budgétaires en rapport avec l'aménagement du territoire.

6.4 Contribution de plus-value sur les terrains qui sont valorisés par des mesures d'aménagement prises par les pouvoirs publics

6.4.1 Situation de départ

Situation actuelle au plan national:

Les mesures en matière d'aménagement du territoire prises par les pouvoirs publics influencent la valeur des terrains concernés et par conséquent la fortune du propriétaire. En vertu du droit fédéral, le droit cantonal doit établir un régime de compensation permettant de tenir compte équitablement des avantages et des inconvénients majeurs qui résultent de mesures d'aménagement (art. 5 al. 1 LAT).

Une juste indemnité est accordée lorsque les mesures d'aménagement apportent au droit de propriété des restrictions équivalant à une expropriation (art. 26 Cst, art. 5 al. 2 LAT).

Le droit fédéral laisse aux cantons l'entière liberté de régler le régime de compensation pour d'autres mesures notamment pour des avantages majeurs. Toutefois, jusqu'ici la très grande majorité des cantons n'a pris aucune mesure. La prise en considération d'une plus-value des terrains se fait pratiquement dans tous les cantons exclusivement par le biais des dispositions de droit fiscal. Ces dernières ne sont toutefois pas très adéquates pour atteindre l'objectif visant à tenir compte d'une plus-value qui n'est pas directement en rapport avec les objectifs fiscaux.

La LAT entend comme «avantages» la plus-value économique dont bénéficie un terrain (du fait de l'aménagement). Cet avantage, qui est l'objet de l'obligation de compensation, est une augmentation de la valeur vénale du sol. La plus-value inhérente à l'aménagement correspond en effet à la différence entre la valeur vénale avant et après la réalisation de la mesure d'aménagement. Sont considérées comme telles notamment les plus-values résultant d'un changement de zone d'affectation mais également celles provenant de plans d'équipement, d'autorisations exceptionnelles de construire et de remembrements parcellaires.

Malgré le temps écoulé depuis la mise en vigueur en 1980 de la LAT, seuls deux cantons ont pris des mesures légales pour percevoir une contribution causale respectivement d'une compensation d'avantages ou d'inconvénients résultant de mesures de planification. Il s'agit des cantons de Bâle-Ville et de Neuchâtel.

Situation actuelle dans le canton de Fribourg

Le canton de Fribourg ne connaît actuellement pas de contribution de plus-value compensatoire. Lors de la vente de terrains, le propriétaire s'acquitte de l'impôt sur les gains immobiliers. Le taux de cet impôt s'élève dans le canton de Fribourg à 22% au maximum lorsque la propriété a duré jusqu'à 2 ans ; elle est réduite proportionnellement jusqu'à 10% si la durée de propriété est supérieure à 15 ans. L'impôt communal est de 60% de l'impôt cantonal. Le système actuel de l'impôt sur les gains immobiliers appliqué dans les cantons ne répond pas à l'objectif d'un prélèvement d'une contribution sur la plus-value résultant de mesures de l'aménagement du territoire. Bien que du point de vue d'une politique sociale, il soit souhaitable que l'Etat se procure des ressources et des impôts sur une plus-value «imméritée», rien n'est entrepris dans ce domaine malgré le mandat de la Confédération.

6.4.2 Exigences

- Le canton de Fribourg doit introduire un impôt sur la plus-value des terrains lorsque celle-ci résulte de mesures de l'aménagement du territoire prises par les pouvoirs publics de façon que :
- les frais communaux générés par le changement de zone ne soient pas exclusivement à la charge des pouvoirs publics;
- d'augmenter l'égalité de traitement entre les citoyennes et citoyens afin qu'un gain «imméritée» n'échappe au fisc alors que les charges qui en résultent sont supportées par la collectivité publique;
- à endiguer l'attractivité de la spéculation foncière.

Par la voie de l'initiative populaire, le PCS demande l'introduction d'un impôt compensatoire sur la plus-value réalisée sur des terrains qui résulte de mesures de l'aménagement du territoire prises par les pouvoirs publics.

6.5 Transports d'écoliers et sécurité sur le chemin de l'école

6.5.1 Situation initiale

Les transports d'écoliers sont à la charge des communes notamment ceux résultant de l'augmentation de la sécurité et l'exécution de ces transports. La réglementation actuelle de ces transports est particulièrement disparate et ne répond pas aux exigences actuelles.

Depuis 1989, l'association des syndics a traité de cette question sans trouver de solution convenable. Certes le Grand Conseil a déjà pris des décisions de principe mais celles-ci n'aboutissent pas à une application uniforme de toutes les communes et par conséquent à inégalité de traitement des citoyennes et citoyens.

Légalement, les transports d'écoliers relèvent en principe de la compétence des parents. Ils ont choisi un certain domicile en connaissance de cause notamment pour les transports d'écoliers.

Les enfants fréquentant l'école enfantine, dont le trajet de l'école est particulièrement dangereux, ont droit à un appui. En outre, le canton supporte les frais de transport des enfants qui ne peuvent pas fréquenter l'école du village mais sont contraints de se déplacer vers une école plus éloignée. L'établissement du caractère particulièrement dangereux relève souvent d'une appréciation subjective.

Dans les 19 communes singinoises, la réglementation relative à cette question est très uniforme d'où une grande quantité de dispositions disparates: aucune aide, participation aux frais d'abonnement, transport par bus scolaires, indemnité aux parents par km parcouru ou par heure d'utilisation du véhicule, etc. (voire annexe).

6.5.2 Exigences

- Aux fins d'améliorer la sécurité sur le chemin de l'école, le canton doit participer.
- La réglementation relative aux frais de transport des écoliers doit être plus précise; elle devrait être réglée au plan cantonal ou, à tout le moins, être appliquée de manière uniforme. A cet effet, le canton doit édicter des directives.

Le PCS invite le Conseil d'Etat à édicter une réglementation différenciée relative aux transports d'écoliers.

6.6 Mesures différenciées lors de réaffectation d'immeubles en zones agricoles

6.6.1 Situation initiale

Conformément aux directives fédérales adressées aux cantons en matière d'aménagement du territoire, la construction de surfaces de logement supplémentaires ne doit en principe être autorisée que dans les zones à bâtir. Par cette attitude, les aménagistes compétents en la matière ne prennent pas suffisamment en compte l'intérêt qu'il y a lieu d'éviter de dégrader un paysage harmonieux avec de nouvelles constructions mais une telle restriction néglige les besoins de la population campagnarde.

Cette restriction a pour conséquence que les anciennes fermes en partie inutilisées et se trouvant en zone agricole ne peuvent pas être transformées. Ces habitations ont souvent un volume important qui reste ainsi inoccupé.

Le danger existe que de tels immeubles ne soient avec le temps plus habitables voire deviennent des ruines. De plus, l'entretien du paysage aura tendance à être négligé tandis que les accès routiers sont laissés à l'abandon si bien que l'infrastructure en milieu rural diminue de valeur.

6.6.2 Exigences

Le PCS est d'avis qu'il existe un réel besoin de permettre, à certaines conditions, la rénovation de tels immeubles (réaffectation) pour autant que le volume existant soit respecté.

- L'objet rénové ne peut être utilisé comme logement de vacances ou deuxième résidence pendant 25 ans à compter de la rénovation.
- Un éventuel raccordement supplémentaire des réseaux d'eau et d'énergie ne doit provoquer aucune nouvelle charge aux communes.
- L'épuration des eaux doit être adoptée aux nouvelles exigences conformément aux dispositions sur l'environnement en vigueur.

Un tel élargissement, soumis à de telles restrictions, devrait permettre que de tels immeubles puissent continuer à être habités et ainsi mettre sur le marché plus de logements bon marché. Une telle solution offre de surcroît l'avantage d'économiser du terrain à bâtir.

Pour le PCS il est clair qu'il y a lieu de prendre en compte quelques dépenses résultant de l'entretien des routes et des frais découlant de la problématique du déplacement des écoliers. En contrepartie, à côté d'une utilisation rationnelle du sol et le maintien de tels immeubles, d'énormes économies peuvent être réalisées de différentes façons notamment par la synergie qui peut résulter de la coexistence de plusieurs générations. Citons par exemple le fait que des personnes âgées vivant dans un même lieu nécessitent moins de soins de l'extérieur, la prise en charge des enfants par les grands-parents (crèches), etc.

Le PCS demande que le Conseil d'Etat adopte une attitude différenciée en édictant des prescriptions plus libérales pour la construction de logements supplémentaires dans des immeubles situés hors de la zone à bâtir.

7 Procédure

Les présentes propositions pour une politique de l'aménagement du territoire seront présentées et adoptées à l'assemblée des délégués de janvier 2010. Cependant la proposition aux délégué(e)s ne vise pas l'adoption de tous les points présentés.

7.1 Proposition 1

La proposition 1 est formulée ainsi:

Les délégués acceptent que les prochaines assemblées des délégués (AD) du PCS Fribourg traitent des propositions présentées ci-dessus. Chaque AD décide s'il y a lieu de poursuivre l'examen des propositions soumises à l'AD en question.
--

7.2 Proposition 2

La proposition 2 est formulée comme il suit:

Les délégués approuvent la demande du PCS d'inviter le Conseil d'Etat à établir une étude sur le potentiel du chauffage à distance dans le canton de Fribourg.
--

Vous trouverez plus d'informations sur notre page web :

www.pcs-csp.ch

Si vous êtes intéressé par notre travail,
vous pouvez prendre contact avec nous:

E-mail: diego.frieden@gmail.com

Diego Frieden, CP 1202, 1701 Fribourg

Qui pense à un environnement sain vote PCS