

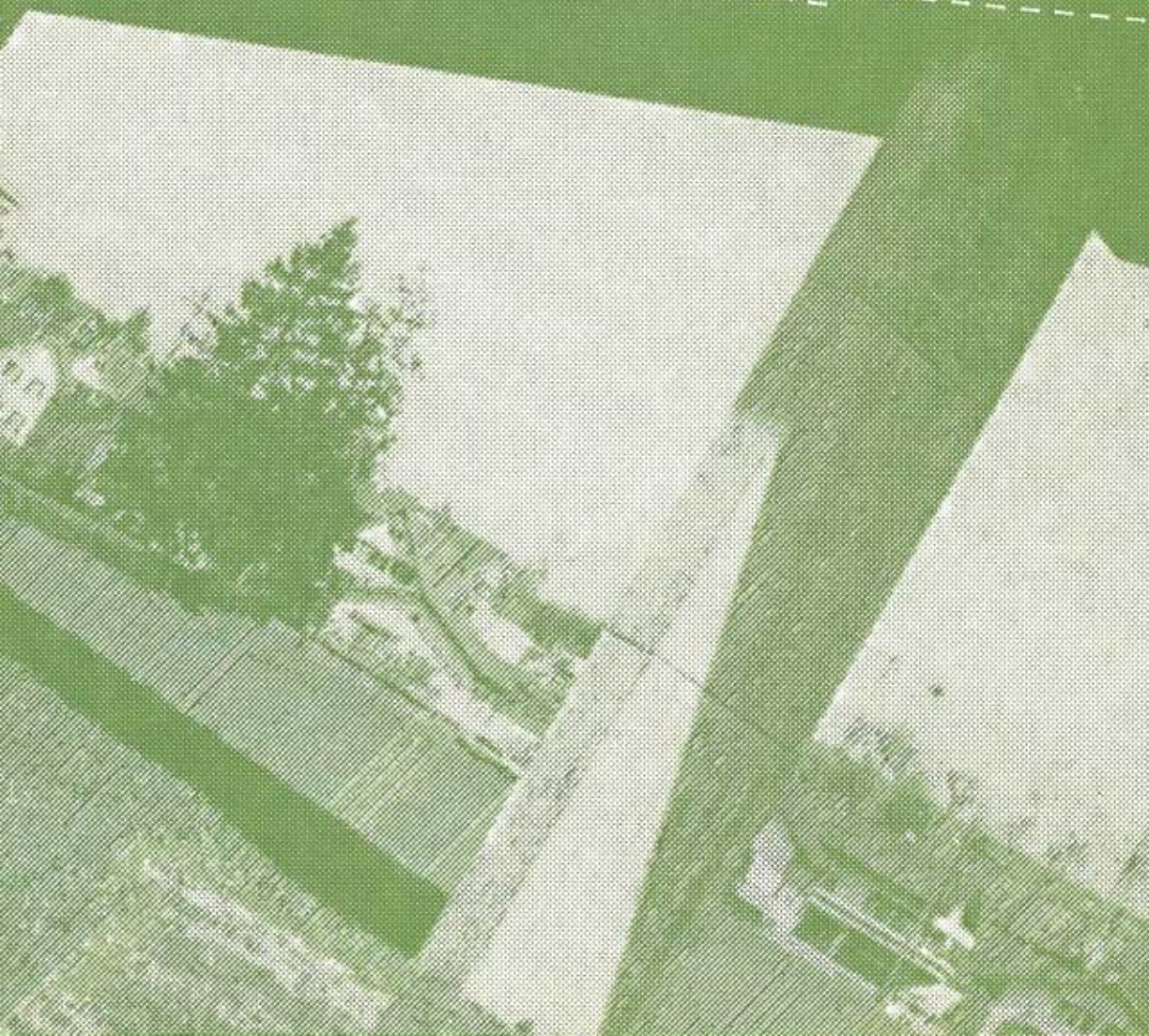
PRO FRIBOURG

Mai 1985

INFORMATIONS

Trimestriel N° 65

NI -- C'EST MOINS UNE --



SOMMAIRE

DOSSIER N 1

Finie la tranquillité entre Chiètres et Löwenberg (VVM)	4
N 1 : Stop au Löwenberg, pour le salut du paysage (VVM)	6
Corriger la route de contournement : alternative pour Morat (dr)	14
La N 1, on s'en passe (AST/ca)	15
25 ans déjà et toujours aussi contestable (rg/dr)	18
La N 1 est aujourd'hui superflue : entretien avec le Conseiller aux Etats Otto Piller (ca)	22
N 1 : avant... après... (ch)	24

AUTOROUTE ELECTRIQUE

A courant fort, citoyen faible ? (ca)	28
---	----

VILLE DE FRIBOURG

Des questions gênantes ... sur le Funiculaire (jpa/gb)	31
... sur la Grand'Rue (gb)	35
... sur la rue de Lausanne (gb)	38
Notre Assemblée générale du 16 avril (gb)	39

Collaborateurs à ce cahier :

Verein für Verkehrsplanung Murten (VPM)	Andy Berner (ab)
Association Suisse des Transports (AST)	Rolf Grossenbacher (rg)
Ligue fribourgeoise pour la protection de la Nature, Urs Riser	Christian Hälgi (ch)
Christoph Allenspach (ca)	Daniel Rentsch (dr)
Walter Tschopp (wt)	Jean-Pierre Anderegg (jpa)
	Gérard Bourgarel (gb)

Crédit photographique :

Andreas Rentsch: Couverture, p. 4, 5, 9, 10/11 h, 15-17, 23. Ligue pour la protection de la nature: p. 6/7. - Rolf Grossenbacher p. 7, 8. 10/11 b, 12 13, 30. - Keystone p. 20/21. - Archives 25 h, 26 h, 27 h. 29. - Christian Hälgi p. 24, 25 b, 26 b, 27 b. - Eliane Laubscher p. 31, 33 à 37.

Lay-out :

Walter Tschopp, Thomas Urfer

Adaptation française :

Gérard Bourgarel

Rédaction :

Christoph Allenspach

RENDONS A CESAR CE QUI APPARTIENT A CESAR : A la suite de notre dernier cahier traitant, entre autres, du parking de la Grenette (en p. 6), Me Pierre Wolhauser nous communique qu'il ne figure pas au nombre des signataires du projet mis à l'enquête. Dont acte.

**PRO FRIBOURG**

Secrétariat: Stalden 14, 1700 Fribourg

CCP 17-6883, Fribourg.

Cotisation:

Ordinaire: 24 fr.; de soutien 36 fr. avec l'édition de langue allemande (4 numéros par an) supplément 14 fr. Tarif réduit: 16 fr. (étudiants, apprentis, 3^e âge)

EDITORIAL

Amis lecteurs,

Une fois n'est pas coutume ! Ce cahier a été réalisé, pour le thème principal de la N 1, par notre équipe alémanique de "brennpunkt" en collaboration avec les groupements en lutte dans la Broye et le Moratois.

Nous marquons ainsi notre solidarité à l'échelle cantonale sur un sujet où se manifeste un ras-le-bol salutaire face à la politique obstinée des bétonneurs à outrance.

Nous avons déjà la N 12, qui couvre largement les besoins, dès lors qu'il faudra bien - mort des forêts oblige - restreindre à l'avenir à la fois la vitesse et le trafic.

Et notre Canton a largement payé le prix pour la N 12. Avec l'exemple brutal de Flamatt coupée par "son" viaduc, on peut tranquillement affirmer : "Non merci, on a déjà donné !".

Cette prise de position claire et sans équivoque fera grincer, hurler quelques grands simplificateurs, pour qui le progrès ne s'exprime qu'en chiffres, en statistiques, en tonnes de béton. La qualité de la vie, la beauté de la nature qui nous entoure, ce n'est pas chiffrable, quantifiable.

Sauf en terme de volonté populaire. Qui s'exprime ouvertement quand on lui en donne la possibilité, à l'occasion de crédits routiers ou d'un projet de parking du Bourg...

La décision sur la construction de la N 1 entre le Löwenberg et Yverdon "tombera" vraisemblablement à l'automne.

C'est donc "moins une" ! Le temps de rassembler nos forces, de démontrer notre volonté d'empêcher cette bêtise du siècle.

D'autant qu'on veut encore doubler cette autoroute superflue d'une véritable "autoroute électrique" reliant la centrale atomique de Mühleberg à Verbois-Genève.

En ville de Fribourg, le Conseil Communal s'énerve et se fâche. Au moins, il réagit. Et nous posons derechef de nouvelles questions, qu'il ne pourra pas toujours esquiver. Les élections communales seront une bonne occasion de le rappeler. En attendant, que se passe-t'il au Funiculaire, à la Grand'Rue, à la rue de Lausanne ? Des questions que vous vous posez, assurément, vous aussi.

G. Bourgarel

FINIE LA TRANQUILLITE



Le vallo de la Bibera entre Chiètres et Agriswil. A la place d'un paysage tranquille de prairies et de forêts, la brutale percée de la N1 n'a rien épargné. Le giratoire de Chiètres a donné le coup de grâce au paysage. Auriez-vous envie de vous y arrêter ? Le paysage défile à pleins gaz.



... ENTRE CHIÈTRES ET LÖWENBERG

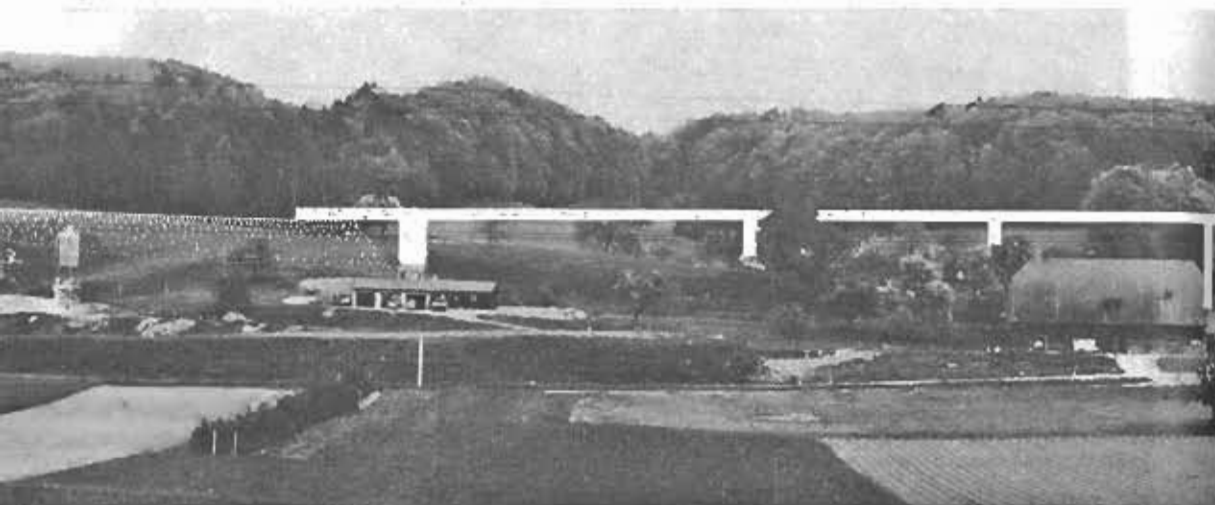


De même entre Chiètres et Agriswil. Les prairies, les bosquets et les haies environnaient Chiètres il y a encore quelques années. Les signaux routiers et les enfilades de treillis métalliques ont pris la place des clôtures de pâturages. On a passé sans transition du calme de la campagne au vacarme de l'autoroute.



Nous montrons, à l'aide de quatre exemples, l'impact catastrophique qu'aurait la N1 une fois réalisée: pour le site près du Löwenberg (ex. 1), pour la plaine au Nord de Clavaleyres (ex. 2), pour le paysage aux abords d'Avenches (ex. 3) et pour la colline d'Arrisoules (ex. 4).

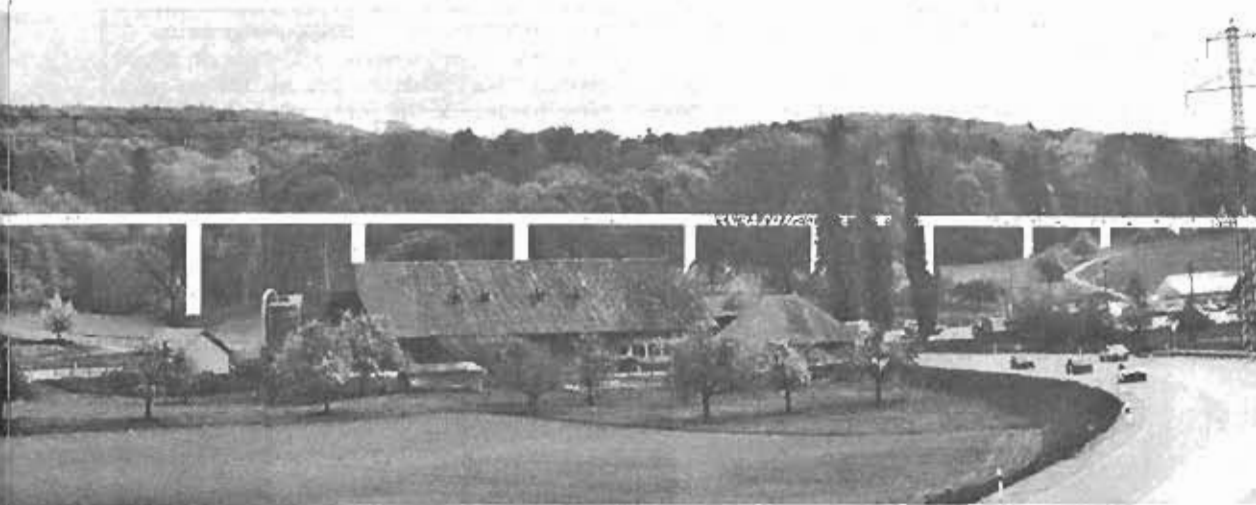
1. LOEWENBERG



Un gigantesque viaduc porterait un coup fatal au site du Löwenberg

Un échangeur autoroutier avec toutes ses bretelles, accès et excès, aurait dû envahir, submerger le site. Selon le projet initial, les cultures, les forêts, les moulins et les fermes dignes de protection auraient été avalées par les rubans d'asphalte, afin que la N5, la N1 et la N12 soient réunies par des voies rapides. Les planificateurs sont depuis un peu redescendus de leurs nuages. La voie rapide au travers du Burggraben, une zone naturelle dans un vallon sauvage, est pour le moment abandonnée et le raccordement à la Tangente 10 en direction de Neuchâtel est prévu à Chiètres où la sortie de l'autoroute se termine de manière abrupte dans le Grand-Maraîs. Grâce à cela, le Löwenberg se trouve redimensionné sans être pour autant sauvé. Le viaduc autoroutier projeté, haut de

dix mètres, menace des cultures, l'ancien vignoble de la Adera, la forêt en tant que zone de détente et une série de bâtiments de valeur, dont un ancien moulin. Deux anciennes constructions ont déjà été démolies en 1982 en dépit des protestations du public et des milieux de la protection des monuments. Ainsi que le relevait Jean-Pierre Anderegg dans son inventaire de la maison paysanne fribourgeoise, "l'unité architecturale de cet ancien domaine seigneurial et agricole aux portes de Morat mérite d'être protégé dans son état actuel contre de nouvelles atteintes."
Un tel sauvetage serait possible pour autant que la N1 se termine avec entrée et sortie au Löwenberg et qu'on améliore la route cantonale de la vallée de la Broye.



Le site tel qu'il est encore à l'heure actuelle



2. PRES DE CLAVALEYRES

Les irréductibles Bernois

Grâce aux efforts des milieux de la protection de l'environnement, le bureau fribourgeois des autoroutes a présenté à fin 1983 un projet de tracé qui comprendrait des tunnels d'une longueur totale de 2,6 km sur le territoire des communes de Morat, Villars-les-Moines et Courgevaux. Ce nouveau tracé implique un déplacement vers le sud d'environ 200 mètres sur le territoire de la commune de Faoug en parallèle avec la frontière communale de la petite enclave bernoise de Clavaleyres.

Un tel tracé a été élaboré sans consulter Clavaleyres a pourtant des conséquences très lourdes pour cette petite commune. Ses habitants sont dès lors fermement décidés à défendre leur cause.

Car du fait de ce nouveau tracé les paysans de Clavaleyres perdraient 730 ares de terres agricoles (louées ou en leur propriété propre). Une prise de position de la commune relève que "la perte de terres agricoles frappe durement une population composée presque uniquement de paysans qui verront leur espace vital réduit. Ici et là, on peut même parler de la perte même des conditions d'existence."

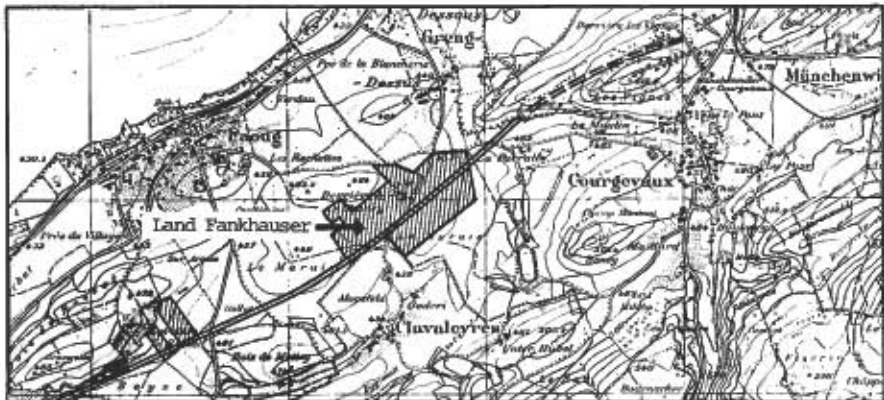
La plaine qui s'étend entre Clavaleyres BE et Faoug VD: ces terres agricoles vont-elles être sacrifiées?



"Nous ne partirons pas d'ici !"

Pour Ernst Fankhauser, agriculteur de Faoug, le projet de la N1 ne représente pas seulement la perte d'un terrain mais celle de la base même de son existence et de l'effort de toute une vie, de ses racines mêmes.

Le nouveau tracé qui présente des avantages pour Morat et les communes avoisinantes, signifie pour lui, sa femme et son neveu, qu'ils doivent abandonner leur exploitation. Ce domaine est exploité par la même famille depuis 1932 et est, avec sa production de 85 tonnes de lait par an, le plus important four-



L'autoroute couperait brutalement au travers des terres cultivées par Ernst Fankhauser.

nisseur de la coopérative laitière de Faug. "Où devons-nous aller avec nos 40 têtes de bétail et nos 50 porcs ? Qu'on nous dise tout de suite d'émigrer au Canada !" s'exclame le paysan amer.

"C'est tout de même curieux", remarque Ernst Fankhauser, "il manque actuelle-

ment 70'000 hectares de terres agricoles pour assurer l'autonomie alimentaire de la Suisse en temps de crise, et on détruit une ferme après l'autre. On voudrait nous expulser mais nous ne voulons pas nous en aller, après avoir travaillé durement pendant tant d'années pour nous assurer une existence."

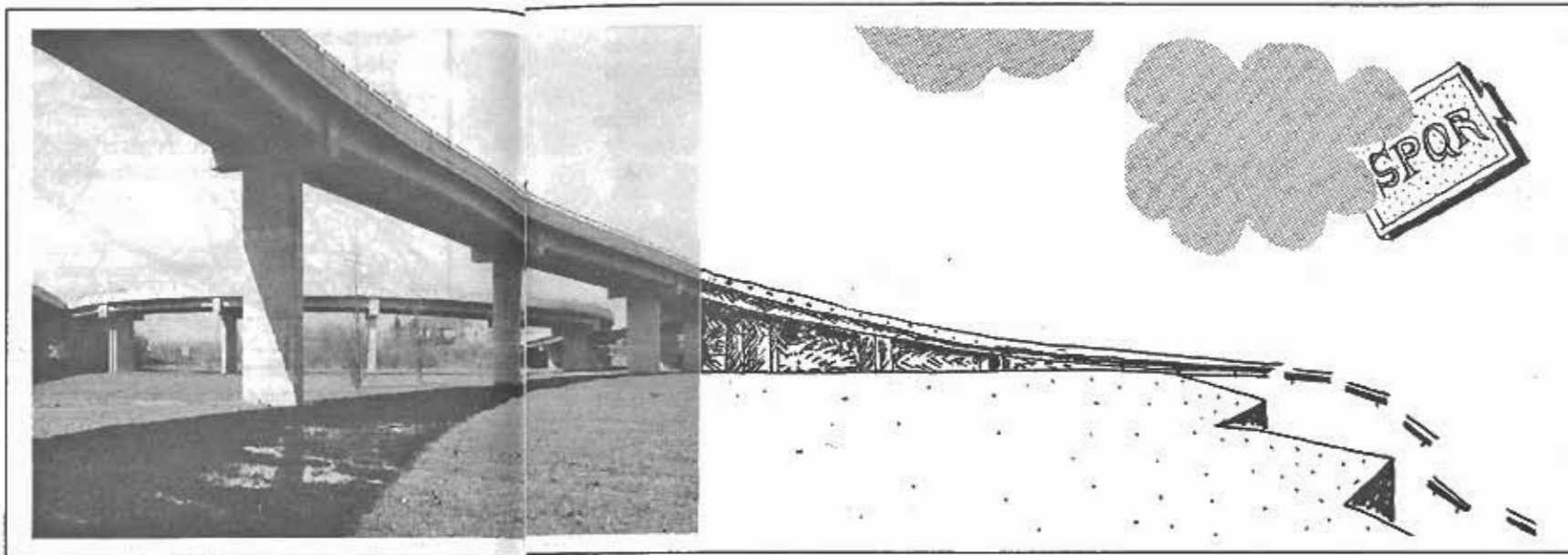
Ernst Fankhauser devant sa ferme, qu'il devra quitter si l'autoroute se construit.



3. AVENCHES

Du point de vue des données topographiques, la configuration du viaduc près d'Avenches serait pratiquement identique: franchissement d'une dénivellation de 30 m par-dessus une route et une voie ferrée.

A droite: Le viaduc de Chiètres dans toute son évidence. Il est prévu pour le raccordement à la Tangente 10 (liaison N1-N5). Les cantons de Berne, Fribourg et Neuchâtel s'étaient mis d'accord pour un raccordement de la T 10 au Löwenberg. (La perte de sol cultivable aurait été moindre dans le cas de cette variante, car des routes existantes bien tracées auraient pu être converties à cet effet). Le bureau fédéral des autoroutes a rejeté cette étude intercantonale du fait que le viaduc de Chiètres serait resté inutilisé. (Nous nous sommes permis de prolonger quelque peu ce viaduc orphelin... Note de la Rédaction).



Vue prise depuis la tour romaine reconstruite d'Avenches en direction de Morat. En arrière-plan, le Mont Vully et le Chasseral. Depuis le vallon du Chandon (au centre et sur la droite) l'autoroute déboucherait par un viaduc long d'environ 700 m par-dessus la route cantonale Morat-Avenches et la ligne de chemin de fer en direction de la plaine.



Le paysage intact aux abords du Chandon, au sud de Faoug: un site vallonné de champs et de prés bordés de haies qui sera brutalement coupé par la N 1.

4. LA COLLINE D'ARRISSOULE

Une "variante B" dévoreuse de paysages

C'était vraiment la bêtise du siècle que l'action du WWF et de la Ligue suisse pour la protection de la nature a empêchée dans un premier temps: elles avaient alors récolté 300'000 signatures pour sauver les rives du Lac de Neuchâtel. Car le tracé initial de la N1 coupait au travers de la zone humide, vraie "Camargue suisse". Un des plus beaux paysages encore intacts de Suisse aurait été sacrifié à jamais.

Les rives ont été mises sous protection et la N1 doit passer ailleurs: au travers de la colline d'Arrisoules. Les générations futures pourront se creuser la tête pour saisir le pourquoi d'une telle

décision. Un tel mépris de la protection de la nature ne peut être que le fait de notre 20ème siècle. Le ruban asphalté de la "variante B" va dévorer certaines de nos meilleures terres agricoles. Au moins 60 ha disparaîtront ainsi, alors que ce paysage ouvert sur le lac aura, du même coup, perdu sa tranquillité.

Tout cela pour que des automobilistes puissent gagner quelques minutes sur leur trajet. Sans le moindre profit pour la région, alors qu'une route cantonale améliorée rendrait les mêmes services pour les prochaines décennies. Tout cela pour que la conception autoroutière surannée des années 60 s'impose jusqu'à l'absurde? Ou plus prosaïquement afin d'amortir quelques machines de chantier?



Maintenant c'est au tour des collines d'Arrisoules d'y passer...



C'est le long du lac de Neuchâtel, au travers d'un des plus beaux sites naturels du pays, la "Camargue de la Suisse", que le tracé initial de la N1 était prévu...



MORAT : UNE ALTERNATIVE A LA N1

La Commission Biel n'avait en fait pas reçu le mandat d'inclure le tronçon Löwenberg/Morat-Avenches dans ses études. Néanmoins elle mentionne à plusieurs reprises dans son rapport que ce tronçon pourrait être pour le moins réduit en fonction du trafic.

Les données sont d'ailleurs claires: densité du trafic à Morat sur la route de contournement:

1970: 9'292 véhicules par jour
 1975: 11'667 véhicules par jour
 1980: 8'536 véhicules par jour

Cette diminution sensible du trafic est dû à l'impact de la N12 depuis son ouverture à la circulation.

Aucune augmentation du fait de la N1 Berne-Morat.

L'ouverture de la N1 en décembre 1981 jusqu'au Löwenberg/Morat n'a pas entraîné d'augmentation de trafic sur la route de contournement de Morat. En 1982 on a noté une augmentation d'à peine 300 véhicules par jour par rapport à l'année précédente. Cela correspond d'ailleurs aux prévisions de la Commission Biel qui prévoyait une augmentation régionale de 3%. Cette tendance s'est confirmée en 1983 et 1984.

Actuellement dangereuse !

La route de contournement de Morat est dangereuse. Elle est, à cause du bruit, une nuisance pour un millier d'habitants. La construction de la N1 n'y changerait pas grand'chose: le trafic est-ouest (de Fribourg en direction de Bienne-Neuchâtel) continuera à se déverser sur tout ou partie de la route de contournement. De plus, selon les prévisions, la construction de la N1 "enrichira" le trafic

régional, de telle façon que l'assainissement de la route de contournement de Morat s'imposerait de toutes façons ensuite. Cet assainissement devrait être financé par le Canton et la Commune, de telle façon qu'il ne faut guère s'attendre qu'à des interventions cosmétiques.

L'association "Verkehrsplanung Murten" qui regroupe les opposants à la N1 dans la région moratoise, a chargé en 1983 l'aménagiste Andy Berner d'étudier la possibilité d'un assainissement de la route de contournement. Il s'est très vite aperçu qu'une solution satisfaisante au problème était à rechercher au plan régional. Dans un rapport dense de 64 pages *) il préconise une séparation absolue du trafic local du trafic de transit. Ce qui a pour conséquence que la route de contournement serait réservée exclusivement à ce dernier.

Les carrefours dangereux, y compris ceux réglés par des feux (Ochsen et Champ Olivier) seraient supprimés et remplacés par des ponts sur la route de contournement. Une telle solution imposerait également une liaison locale partielle parallèle à la route de contournement qui absorbe actuellement en deux points le trafic local. Contre le bruit, la construction de murs de protection de même qu'un passage en tranchée recouverte dans la zone d'habitat dense.

*) Berner, Andy. Sanierung der Umfahrungsstrasse in Murten - ein neues Verkehrskonzept wird zur Diskussion gestellt. 1983.

Un détournement pour Facug.

Pour le village de Facug, il faudrait concevoir une route de contournement. Le renoncement à la N1 devrait libérer des moyens financiers pour trouver une solution

véritablement satisfaisante pour tous les habitants.

Ce concept a été rendu public en janvier 1984. Depuis lors, c'est le silence du côté officiel. Le Conseil communal n'a même pas trouvé utile d'examiner ces propositions.



La route de contournement de Morat: avec un investissement réduit les bordiers pourraient être soulagés du bruit ...et la N1 serait superflue.

LA N1 ON S'EN PASSE ...

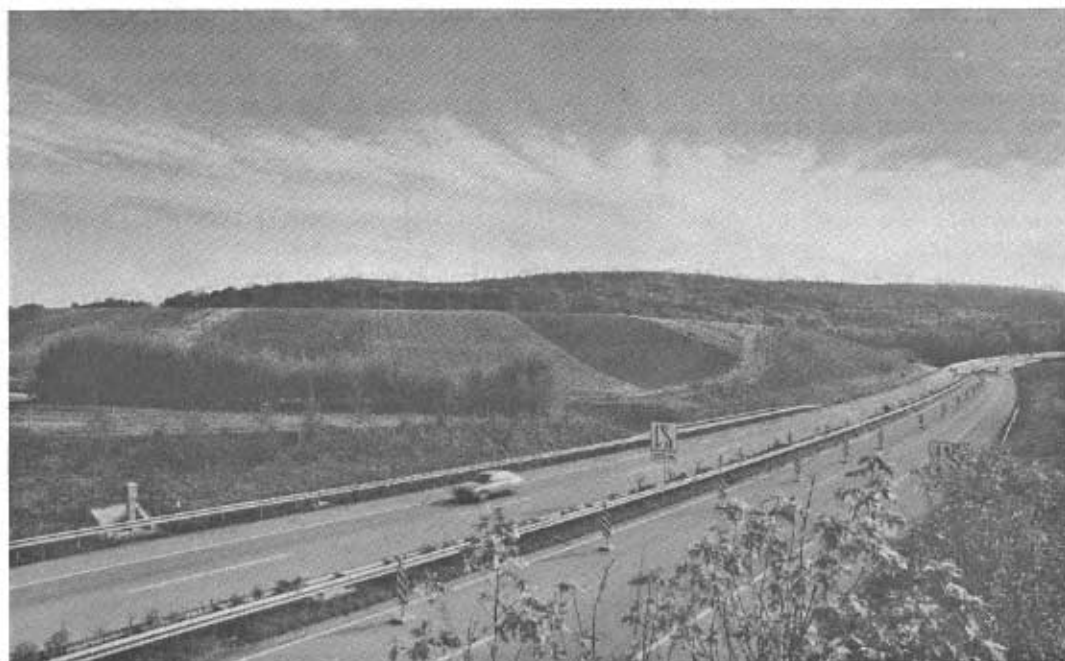
POUR LA REGION: TOUT A PERDRE, RIEN A GAGNER !

Depuis des années, des groupements locaux vaudois et fribourgeois alertent l'opinion devant la menace de la continuation de la N 1 entre le Löwenberg et Yverdon. Alors que, à longueur d'année, les gouvernements cantonaux et leurs alliés entrepreneurs tapent sur le même clou en affirmant péremptoirement que la N 1 est économiquement indispensable pour la région. Sans d'ailleurs en apporter la preuve formelle.

La N1, liaison naturelle Est-Ouest et colonne vertébrale du réseau autoroutier suisse, ne doit pas se terminer en cul de sac au Löwenberg. C'est du moins l'argument massue d'une pétition lancée par les partisans de la N 1 dans le Moratois. Ses auteurs se sont cependant bien gardés d'apparaître en public. Non sans raison, car leur pétition s'est avérée un bidon ne réunissant qu'un nombre minime de signatures. Comment aurait-il pu en être autrement avec des arguments aussi courts : la liaison "naturelle" Est-Ouest aurait

pu tout aussi bien s'arrêter à Berne, car la N 5 qui, bifurquant à Soleure, conduit à Yverdon et la N 12 qui relie déjà Berne à Lausanne couvriront les besoins du trafic des vingt prochaines années. Dès lors pourquoi trois autoroutes parallèles entre la Romandie et la Suisse alémanique ? La N 1 colonne vertébrale du réseau suisse ? Ce n'est là que formule à l'emporte-pièce de nos simplificateurs patentés ! Le réseau actuel fonctionne très bien sans le tronçon Löwenberg-Yverdon.

L'aboutissement actuel de N 1 aux abords de Galmiz: jusque là l'autoroute a dévoré une large bande de cultures. Jusque là, ça suffit !



La route de la vallée de la Broye suffit

Les rapports d'experts aux mains de la Commission Biel montrent clairement qu'en cas de réalisation complète des N 1, N 5 et N 12, les deux premières seraient pour le moins sous-utilisées. Le rapport de la Commission Biel, en examinant le tracé Avenches-Yverdon, compare les variantes de la N 1 avec la possibilité d'une amélioration de l'actuelle route cantonale le long de la vallée de la Broye. Cette dernière route devrait en effet subir quelques transformations. Il serait indispensable de contourner les villages de Dompierre et de Dondidier. Et les habitations proches de la route de contournement de Morat devraient être mieux protégées du bruit et du danger du trafic.

Il apparaît dès lors clairement que le rapport de la Commission Biel doit donner la priorité à cette variante 0, à l'évidence plus économique pour les caisses fédérales. Le seul tronçon Yverdon-Avenches a été estimé, il y a trois ans, à 516 millions, alors que l'amélioration de la route Lausanne-Yverdon-Avenches-

Corcelles n'aurait coûté "que" 113 millions. A cela s'ajouterait une économie d'environ 117 millions entre Corcelles et le Löwenberg (selon le rapport Biel).

Le rapport Biel donne ainsi clairement l'avantage à cette dernière solution par rapport à la prolongation de la N 1. Le petit avantage de gain de temps de une à trois minutes ne pèse guère en comparaison des avantages techniques de la solution légère et de la préservation de terres arable et du paysage.

Gain économique = 0

Il n'y aurait que les entreprises de construction à tirer bénéfice de ce chantier du siècle dans les districts du Lac et de la Broye. Le gros bénéficie. Car la N 1 achevée ne conviendrait pas entièrement au trafic lourd, du fait de la pente trop forte au franchissement de la ligne de collines entre Payerne et Yverdon.

De toutes façons, la correction de la route de la vallée de la Broye est une nécessité pour le canton de Vaud. Avec pour résultat global une surcapacité du réseau routier. Pour quoi faire ?

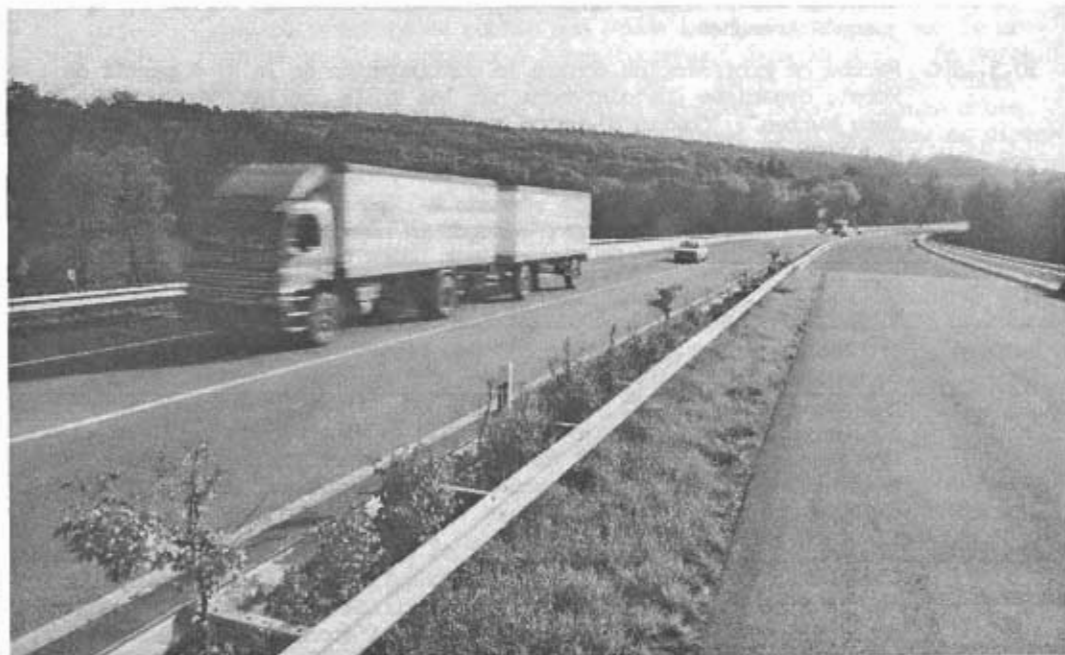
La région ne peut guère attendre une forte impulsion économique que la N 1 serait bien en peine de lui apporter. Une étude de la Commission Biel relève que la N 1 favoriserait au plus l'implantation d'entrepôts et de centres commerciaux, générateurs de trafic supplémentaire mais faibles créateurs d'emplois nouveaux.

La région ne ferait donc qu'accumuler des désavantages. Principalement les débordements d'un trafic routier qu'elle a déjà bien de la peine à encaisser. Car les autoroutes n'apportent même pas une modération sensible du trafic comme on s'obstine à le prétendre. Flamatt et Guin sur le N 12 en sont de "vivants" exemples. Le trafic, qui, parallèlement à l'autoroute, s'écoule par la route cantonale, est de plus en plus insupportable pour les habitants.

Tout cela chèrement payé. Pour aucun avantage, tous les désavantages ? Il faudrait sacrifier 140 ha de bonnes terres pour construire la

N 1 entre Yverdon et Avenches, plus 65 ha pour le tronçon entre Avenches et le Löwenberg. Des agriculteurs perdraient leur outil de travail, d'autres seront chassés de leurs fermes par les nuisances de l'autoroute. Cette nouvelle voie rapide coupera au travers de paysages qui seront irrémédiablement détruits, dont ces petits paradis intacts tels que le vallon naturel du Chandon. On peut en conclusion citer le rapport de la Commission Biel :

"La région appartient aux zones agricoles les plus productives de notre pays, les terres de la vallée de la Broye étant parmi les meilleures. La zone de collines (d'Arrissoules) et la rive du lac sont des zones de détente appréciées et bien adaptées. La rive du Lac de Neuchâtel, particulièrement entre Yverdon et Estavayer, représente l'un des plus beaux paysages lacustres à l'état naturel de notre pays. La zone humide de marécages et de roseaux est une réserve naturelle d'importance nationale."



25 ANS DEJA ET TOUJOURS CONTESTABLE

L'opposition à la N 1 entre le Löwenberg et Yverdon a réussi, au cours d'années d'efforts, à arracher quelques concessions au bureau des autoroutes. Devant le flot de ses arguments, les partisans de la N 1 perdent du terrain. Mais, dès le moment où la machinerie technocratique se met en branle, qui peut vraiment l'arrêter ?

- | | |
|--------------|--|
| 1960 | Par décision fédérale, définition du réseau des routes nationales. |
| 1961 | Premier projet d'ensemble du canton de Fribourg pour la N1. |
| 1964 | Les autorités communales de Morat proposent leur propre variante du tracé. Commencement d'une longue épreuve de tir à la corde avec la commune voisine de Villars-les-Moines qui s'oppose au report du tracé sur son territoire. |
| 1972 | Décision du Conseil fédéral de retarder la N1 au profit de la N12. |
| Déc. 1977 | La commission sort son rapport sur la conception générale du trafic en Suisse.
Citation de ce rapport : "Du point de vue de l'utilisation optimale de l'infrastructure routière actuelle et future, le tronçon de route nationale Yverdon-Chiètres (N1) ne sera pas nécessaire vers l'an 2000, pour autant que la N5 le long du lac de Neuchâtel soit construite à 4 voies." |
| Fin 1978 | Une commission extraparlamentaire sous la direction du Conseiller national Walter Biel entreprend l'examen de six tronçons contestés, dont le tronçon Avenches-Yverdon de la N1. |
| 1.12.1979 | Fondation de l'association "Verkehrsplanung Murten" (VPM) comme contrepoids aux pressions engagées pour la réalisation rapide de la N1 jusqu'à Avenches. |
| 10.5.1980 | Marche de protestation contre la continuation de la N1 à partir de Morat, organisée conjointement par les trois comités "Verkehrsplanung Murten", "Comité d'action broyard contre la RN1" et "Comité d'action du Nord Vaudois contre la RN1", soutenus par le WWF de Fribourg et Franz Weber.
"Plus de 1000 personnes ont répondu à l'appel des trois comités et ont marché sur deux kilomètres entre le Löwenberg et Morat. Précédés d'une quarantaine de paysans sur leurs tracteurs, les participants ont fait leur entrée dans la petite ville, à pied, en patins à roulettes ou en vélo..." (selon le Bund). |
| Automne 1980 | Pro Natura Helvetica récolte 560'000 signatures pour la sauvegarde de la Grande Cariçaie, restée à ce jour en grande partie préservée sur la rive sud du Lac de Neuchâtel, en fait la plus grande zone humide de Suisse. Le projet initial de la N1 le long du lac et au travers des roselières est abandonné pour deux variantes passant au travers des collines et des belles terres agricoles de l'arrière-pays. |
| Été 1980 | Plus de 100 responsables communaux de la région entre Yverdon et le Löwenberg s'adressent par écrit au Conseil fédéral. Ils considèrent que la continuation de la N1 est injustifiée et demande l'examen de son utilité au-delà de Morat de même que l'étude d'alternatives. |

- 26.11.1980 Le Conseil fédéral répond à une question du Conseiller aux Etats Otto Piller que la construction de la N1 jusqu'à Avenches doit attendre la décision de l'assemblée fédérale sur le tronçon révisé Avenches-Yverdon.
- Nov. 1981 Ouverture du dernier tronçon de la N12, désormais ouverte jusqu'à Lausanne.
- Déc. 1981 Ouverture du tronçon de la N1 Berne-Löwenberg/Morat.
- Déc. 1981 Le rapport final de la "Commission Biel" paraît. Les experts recommandent de renoncer à la construction de la N1 : "Les deux procédés d'analyse en vue d'une décision aboutissent dans le cas de la N1 au même résultat. La variante O, qui contient cependant d'importants travaux de correction, est préférable, d'un point de vue technique, aux variantes proprement dites." Malgré cela, la commission se prononce par 11 voix contre 9 pour la continuation de la N1 (avec une abstention).
- Nov. 1982 A la suite d'une "campagne de votation à la limite de la légalité" (selon le Basler Zeitung) - qui juge ainsi la coûteuse campagne du gouvernement vaudois contre l'initiative demandant le renoncement au tronçon Morat-Yverdon - celle-ci est rejetée de justesse par 68'000 voix contre 60'000. Mais les 2/3 des communes des districts touchés d'Avenches, Payerne, Moudon et Yverdon rejettent la N1 !
- Nov. 1983 L'office fédéral pour la construction des routes nationales rejette l'étude des cantons de Berne, Fribourg et Neuchâtel qui se prononce pour un raccordement de la T10 (liaison N1/N5) au Löwenberg. La raison invoquée est que le viaduc déjà construit de Chiètres resterait inutilisé.
- Nov. 1983 La Ligue suisse pour la protection de la nature, section fribourgeoise, présente au public son étude sur les nuisances que le projet de la N1 va imposer à l'environnement dans la région de Morat. Le bureau cantonal des autoroutes qui a participé à cette étude présente par la suite une nouvelle variante avec 2 tunnels d'une longueur totale de 2,6 km. Le projet d'une route express en direction de Fribourg empruntant le Burggraben - zone à protéger - est abandonné.
- Janv. 1984 La Commune de Clavaleyres s'oppose au nouveau tracé.
- Janv. 1984 L'association "Verkehrsplanung Murten" propose une étude présentant une alternative à la construction de la N1 sous la forme d'un assainissement de la route de contournement de Morat.
- Nov. 1984 Le bureau cantonal des autoroutes présente pour le raccordement du Löwenberg une variante redimensionnée. La proposition de 1983 préconisait la continuation de la N1 et le raccordement de la T10 déjà planifié et s'était heurtée de ce fait à une forte résistance.
- Déc. 1984 Le Conseil fédéral dans son message sur les tronçons autoroutiers contestés recommande la réalisation du tronçon Avenches-Yverdon, suivant en cela la recommandation contestable de la Commission Biel. Les chambres fédérales devront se prononcer vraisemblablement à l'automne 1985.



Les opposants à la N1 marchent sur Morat. Plus de 1000 manifestants ont pris part à cette marche du samedi 10 mai 1980. Ils émettent leur opposition à la N1 entre Morat et Avenches et, au travers de la Broye, jusqu'à Yverdon. Les

participants, dont de nombreux paysans de la Broye avec 40 tracteurs, des patineurs à roulettes, des cyclistes et des piétons se sont réunis au Löwenberg au centre de la petite ville. (Photo Keystone).

LA N1 EST AUJOURD'HUI SUPERFLUE

Entretien avec le Conseiller aux Etats Otto Piller

Rédaction brennpunkt: Monsieur Piller, vous avez écrit récemment un article disant que le réseau autoroutier, tel qu'il a été défini en 1960 ne trouverait plus aujourd'hui le même large appui. Le peuple a pris conscience qu'une révision est nécessaire. Par contre, les politiciens, et particulièrement les parlementaires fédéraux ne seraient pas disposés à l'admettre.

Otto Piller: C'est un fait que lors des discussions sur la N5 dans le canton de Soleure (lors de la dernière session des chambres) j'ai constaté que le parlement n'est pas prêt. Et pourtant, lors de diverses votations cantonales, que ce soit à Zurich ou à Fribourg, le peuple a montré qu'il veut une pause, une réflexion dans ce domaine. Mais cette idée n'a pas encore fait son chemin au parlement. Dans notre canton, par deux fois le Grand Conseil a voté presque à l'unanimité un crédit routier que le peuple a ensuite refusé. Dans une démocratie vécue, ou du moins comme elle devrait l'être, le parlement devrait se montrer plus sensible à la volonté populaire. Pour le réseau des routes nationales, fixé il y a 20 ans par le parlement, ce n'est tout simplement pas le cas.

brennpunkt: Il y avait alors une résistance particulièrement forte dans les milieux paysans.

Otto Piller: Oui, et c'est contradictoire. D'un côté les milieux paysans veulent conserver la surface agraire, et de l'autre, ces mêmes milieux se sont prononcés pour la N5.

brennpunkt: L'opposition s'est élargie contre la N4 dans le district zurichois de Knonau, contre la N5 dans le canton de Soleure et aussi contre la N1 dans les cantons de Vaud et Fribourg. Les Vaudois ont eu beau se prononcer pour le tronçon Yverdon-Avenches. Il y a deux ans, la région touchée était contre. Peut-on à l'heure actuelle encore imposer une autoroute à une région contre sa volonté ?

Otto Piller: C'est un grand dilemme tant pour la construction des centrales nucléaires que pour les routes nationales. A cela s'ajoute de nos jours encore ceci: on défend toujours la thèse selon laquelle ces autoroutes sont indispensables pour le développement économique d'une région. Je la mets en question, car, bien entendu, un raccordement autoroutier est utile pour certaines entreprises. Mais pour beaucoup d'autres, nombreuses en Suisse, telles que la micro-électronique ou la micro-mécanique, je ne vois pas ce qu'une autoroute peut leur apporter.

brennpunkt: Le rapport Biel constate que sur le trajet Yverdon-Avenches la variante restreinte d'une route cantonale aménagée a économiquement les mêmes avantages qu'une autoroute.

Otto Piller: Pour revenir à la votation dans le canton de Vaud, le gouvernement cantonal a fait pression par ses arguments de promotion économique régionale. D'une façon biaisée qui a probablement eu alors une influence sur les électeurs. Mais je suis persuadé que de nos jours une telle votation se passerait autrement.

La question primordiale est en effet: Avons-nous besoin de trois autoroutes parallèles en Suisse romande ? Après que la décision de construire la N5 est tombée, la nécessité de construire la N1 est d'autant plus douteuse. Je suis personnellement d'avis que nous n'avons pas besoin actuellement de la N1. Selon les données techniques du trafic, on peut tranquillement attendre 20 ou 30 ans. Et si le trafic futur évolue différemment par rapport aux prévisions actuelles, il sera toujours possible de construire cette autoroute par la suite. Et entreprendre ce que l'on aurait dû faire depuis dix ans: des routes de contournement pour les villages engorgés par la circulation. On aurait dû le faire systématiquement pour Morat comme pour Dompierre ou Domdidier. Au lieu de cela, on a toujours affirmé

avec obstination: Il suffira de construire la NI, vous n'avez qu'à attendre et tout va se résoudre comme par enchantement...

brennpunkt: On sait maintenant très bien que le canton de Vaud aménagera de toutes façons la route cantonale de la vallée de la Broye. Il y serait d'ailleurs contraint du moment que les transports routiers auront tendance à éviter les déclivités de l'autoroute projetée. La situation restera pénible pour les villages en dépit de la construction de l'autoroute.

Otto Piller: Non, non, il ne faut pas construire l'autoroute. Le parlement fédéral doit se montrer éclairé. Il peut différer la réalisation de la NI et inciter le canton de Fribourg à aménager par exemple la route de la Schützenmatt à Morat.

brennpunkt: Il y a là effectivement une proposition.

Otto Piller: ...oui, mais pas de la Commune, de l'opposition à la construction de l'autoroute. Le Conseil communal n'a volontairement rien entrepris. Le problème traîne depuis l'Expo de 1964; lorsque cette route a été construite. Entretemps on aurait pu depuis longtemps prendre des mesures. Avec cette tactique à retardement on cherche à manipuler les gens en faveur de l'autoroute.

brennpunkt: Monsieur Piller, vous agissez fortement au parlement en faveur des transports publics. Les considérez-vous comme une alternative pour la région ?

Otto Piller: C'est l'un des principaux problèmes qui nous échoit. On prétend que l'autoroute est indispensable pour

les transports routiers à longue distance. Non, on doit les acheminer par la voie ferrée. Actuellement, l'Autriche agit dans ce sens. En Suisse également de plus en plus de voix se font entendre dans cette direction. De cette façon, on peut contribuer efficacement à ce que les autoroutes deviennent superflues.

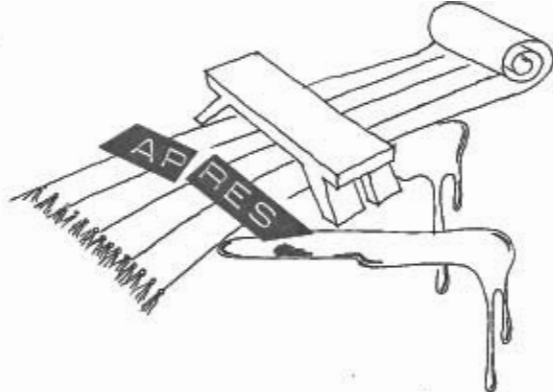
Schweizerische Nationalstrassen Routes nationales suisses



Sur une largeur de 40 km seulement trois autoroutes doivent relier la Suisse romande et la Suisse allemande !



24



A





Flamatt avec et sans le viaduc autoroutier. Un exemple crasse de la politique suivie : la solution la meilleure marché et des économies ..de planification. Sans aucun égard pour le site et pour les habitants, on a passé par-dessus le village. Alors que l'argent de l'impôt sur l'essence afflue, pourquoi n'a-t'on pas étudié une modification du tracé, même coûteuse ? (La voie de contournement Nord de Zurich, longue de 11,5 km, coûte actuellement 670 Mos, soit un montant de 60'000 Fr. le m.). Au lieu de vouloir à tout prix imposer les derniers km du réseau national d'autoroutes, pourquoi ne pas corriger les erreurs passées ? Cela donnerait aussi du travail et améliorerait sensiblement le sort des habitants de Flamatt, les libérant des nuisances.



Le village de Wunnewil étiré en longueur est orienté vers le Sud, où se trouvent la Gare et la route cantonale. Pourquoi l'autoroute se glisse-t'elle dans son dos, alors qu'il n'y a pas de raccordement ni d'industrie ?





Guin dans les années 50 et aujourd'hui. L'industrie établie de manière favorable aux abords de la gare et de la sortie d'autoroute est en pleine expansion. Les atteintes à un site précédemment intact sont sensibles, bien qu'on ait eu recours à une certaine dose de planification. On constate la disparition de nombreux vergers entre l'église (on aperçoit le cimetière tout à droite) et la gare.



AUTOROUTE ELECTRIQUE

A COURANT FORT - CITOYEN FAIBLE

Procédure contestable pour la ligne à haute tension Galmiz-Yverdon : l'autorité de décision n'est pas compétente !

Pour la première fois lors de la procédure d'examen d'une nouvelle ligne électrique à haute tension de simples citoyens doivent être consultés. C'est du moins ce qu'a décidé le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie. L'Inspectorat fédéral du courant fort a pourtant, en tant qu'autorité de décision, tout simplement ignoré 70 recours privés contre la ligne Galmiz-Yverdon. Une telle opposition est d'autant plus à écarter que la preuve fait défaut qu'une telle ligne est indispensable pour notre approvisionnement en énergie. Le sort de magnifiques paysages, au milieu desquels doivent se dresser des pylônes de 55 mètres, est en jeu.

Imaginez l'étonnement d'un habitant de Morat découvrant, un matin de décembre, en ouvrant son journal, une invitation aux opposants à cette ligne à haute tension à procéder à une vision sur place. Première nouvelle, alors que lui-même avait directement fait opposition ! Et il n'avait même pas reçu d'invitation personnelle pour cette visite. Et, de plus, il ignorait complètement que l'inspecteur fédéral avait déjà donné son accord, 8 mois plus tôt, le 6 avril 84 !

Le Département Schlumpf s'en mêle
On doit à dix recourants privés de Villars les Moines d'avoir pu constater sur place où la ligne projetée allait traverser la campagne. Ces habitants de la petite enclave bernoise proche de Morat, avaient eux aussi appris par hasard - "sur le chemin des latrines" selon leur expression - cette décision prématurée. Ils prirent un avocat qui obtint du Département fédéral un rappel à l'ordre de son inspecteur à Zurich. Les citoyens devaient être, après coup, inclus dans la procédure.

Entretemps, l'opposant de Morat et une cinquantaine d'autres recourants bénéficièrent de ce rattrapage. Car au Département fédéral, on est d'avis qu'en principe tous les citoyen/nés peuvent faire recours contre un projet, dès lors qu'ils sont concernés par lui. S'ils le sont vraiment, c'est en cours de procédure que cela doit être éclairci. L'Inspectorat fédéral, lui, défend le point de vue que les intéressés doivent être consultés qu'une fois qu'un projet est accepté dans son principe et que les plans de détail sont mis au point. C'est d'ailleurs pour les mêmes raisons qu'il y a quelques années des communes du Moratois et de la Broye durent lutter pour faire reconnaître leur droit de recours.

Ligne à haute tension, pour quoi ?

La ligne à haute tension Galmiz-Yverdon est l'un des six segments de la ligne à 380'000 volts entre Mühleberg et Verbois. Le maître d'oeuvre est l'EOS (Energie de l'Ouest Suisse). Jusqu'à maintenant on a construit seulement les quelques km entre Mühleberg et Galmiz alors que la ligne projetée est de 155 km. Cette conduite transporte actuellement du courant à 220 kV.

Le vallon du Chandon, l'un des derniers paysages vierges de la région. Dans ce site préservé où se nichent quelques fermes et une chapelle, la ligne à 380'000 volts va mettre son "accent" définitif...



L'EOS prétend que cette ligne doit être complétée à tout prix afin de garantir l'approvisionnement en courant électrique. Une affirmation qui ressort du tiroir à chaque fois qu'en hiver la consommation augmente pendant deux ou trois semaines. L'"impasse énergétique grandit" d'année en année en Suisse romande, c'est du moins la crainte que s'efforçaient d'accréditer les patrons de l'EOS lors d'une conférence de presse en mars dernier.

Les défenseurs de l'environnement qui luttent contre ce projet (Ligue suisse pour la protection de la nature, WWF, Fondation pour la protection de l'environnement, Fondation suisse de l'énergie, etc.) situent l'intérêt général sur un autre plan. Il leur apparaît clairement que promouvoir une telle liaison à haute tension entre Mühleberg et Verbois s'inscrit aussi dans un programme d'échanges entre pays voisins. Ces organisations demandent donc depuis des années la démonstration de la preuve du besoin par une instance neutre. Elles ont écarté une étude préalable en ce sens pour la bonne raison que quatre des sept membres de la commission d'étude étaient des directeurs d'entreprises électriques, l'un d'eux même membre d'EOS.

L'intérêt public privatisé ?

Hans Weiss de la Fondation pour la protection de l'environnement met en doute la volonté des autorités de prendre en compte tous les aspects de l'intérêt public. Jusqu'à présent, neuf fois sur dix cela n'a pas été le cas dans les grands projets officiels de lignes à haute tension, d'usines hydroélectriques ou d'autoroutes. Contre les impératifs de l'approvisionnement et du transport de l'énergie, la protection de l'environnement n'a pratiquement jamais fait le poids.

Les associations de protection de l'environnement ne veulent plus jouer le rôle d'experts en prothèses et cosmétiques tout justes bons pour réparer ou camoufler les dégâts. Le jeu n'en vaut plus la chandelle. A quoi sert de participer à la recherche de la soit disant solution optimale si c'est seulement pour que les maîtres d'oeuvres puissent ensuite se targuer d'avoir pris en considération la protection de l'environnement naturel et construit. Des pylônes de 55 à 70 mètres, on ne peut quand même pas faire semblant de ne pas les voir. L'intérêt public commande que nos paysages encore intacts aient la priorité.



Une ligne à haute tension de 380'000 volts est prévue à travers champs aux abords de Clavaleyres et de Faoug : des pylones de 55 à 70 m jalonnent le tracé de l'autoroute en parallèle.



Inspectorat du courant fort ...court-circuité !

L'instance de décision, l'Inspectorat fédéral du courant fort n'a de fort que le nom. Alors qu'il est chargé de vérifier les données techniques des projets il ne dispose que de quelques ingénieurs aidés d'un juriste pour faire face à une aussi énorme tâche. Il est de plus hébergé dans un immeuble de bureaux de .. l'industrie électrique à Zurich. Ce service croupion n'est là que pour dire oui à tout et liquider quelques formalités, selon la remarque sarcastique de Hans Weiss. Son rôle est finalement de mettre de l'huile dans les rouages. Il n'est pas en mesure d'analyser, d'arbitrer les intérêts contradictoires de la grande in-

dustrie et des défenseurs de l'environnement. Ce service n'en a simplement pas la compétence. Les ingénieurs raisonnent en techniciens. Dans le monde des "kilowatts" le mot d'environnement est incongru : une valeur aussi impondérable, aussi insaisissable, c'est du vent !

Le projet de ligne à haute tension Galmiz - Yverdon devient, dans de telles conditions, un cas d'exemple et un problème politique de premier ordre. Le Conseil fédéral va-t'il endosser sans autre le point de vue des entreprises électriques ou, au contraire, réévaluer la situation en faisant appel à des experts neutres ? Mais, les entreprises telles qu'EOS ne sont-elles pas déjà un Etat dans l'Etat ?

DES QUESTIONS



... GENANTES



QUESTION POSEE PAR GERARD BOURGAREL LE 22 AVRIL AU CONSEIL GENERAL :

A la suite de cet effondrement qui a amené la destruction des escaliers du funiculaire - un accident qui, par chance, n'a occasionné que des dégâts matériels, une série de questions attendent encore des réponses. Elles sont les suivantes :

1. Concernant l'ampleur du chantier de la Grotte, comment se fait-il que lors de la présentation du projet en séance de Commission d'urbanisme le 11 janvier 1983, le parking souterrain présenté comprenait 50 places alors que celui qui est en construction a une capacité de moitié plus élevée ?

2. Quelles réserves ont-elles été émises par la Commune et respectivement par l'Edilité pour la réalisation d'un tel chantier à proximité d'une muraille médiévale protégée et lieu de passage public ?

3. Idem en ce qui concerne la Conservation des Monuments historiques, quelles réserves ont-elles été émises par ce service ?

4. Une expertise géologique a-t'elle été faite avant les travaux et quelle en a été la teneur ?

5. Quelles mesures de contrôle ont été faites pendant les travaux ? Ont-elles été faites régulièrement ? Un article dans "Le Matin" du 15 mars relevait le témoignage de passants ayant constaté des fissures la veille de l'effondrement...

6. La Commune estime-t'elle le recours à un seul et même expert comme judiciaire, alors que dernier est celui auquel les promoteurs du parking du Bourg avaient fait appel pour dire que le creusement d'un tel chantier n'entraînait aucun risque pour les monuments avoisinants ? En d'autres termes, un spécialiste de la mécanique des sols est-il aussi un spécialiste des monuments historiques ?

Si je pose ces questions, c'est que j'éprouve la crainte qu'on cherche maintenant à noyer le poisson, à diluer les responsabilités et, finalement, à faire payer tout ou partie

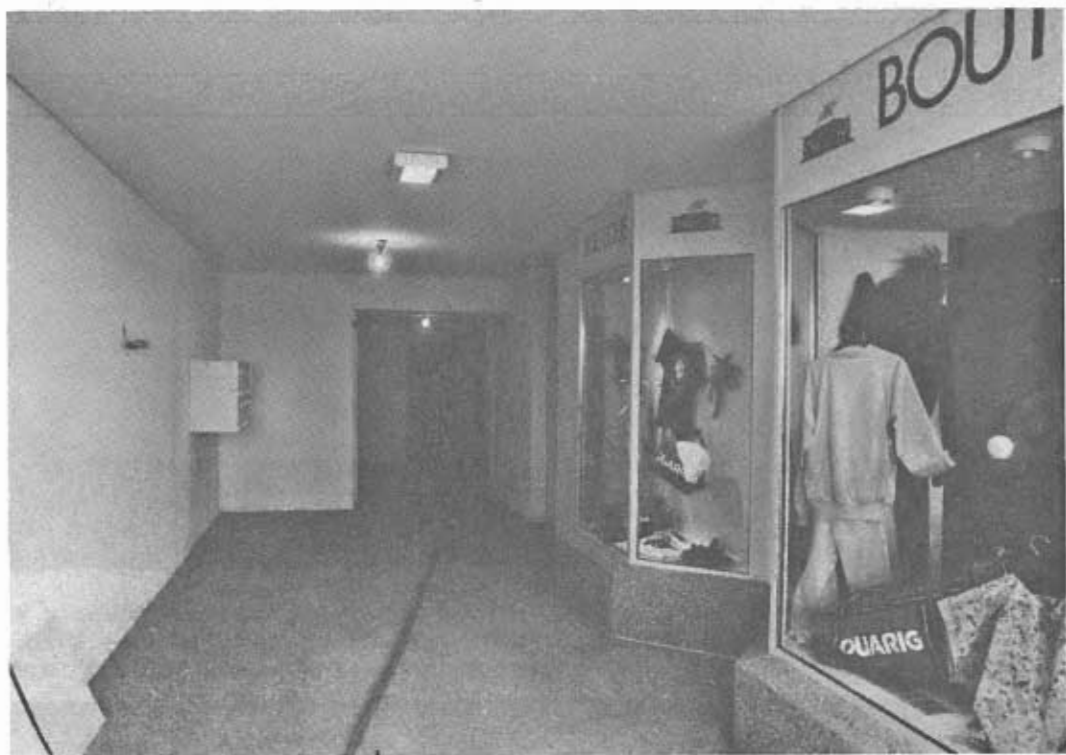
des frais élevés d'une reconstruction par la collectivité publique. Je demande la plus grande clarté sur cette affaire d'autant plus que des personnes siégeant dans cette salle sont partie prenante dans cette affaire immobilière, après

d'ailleurs que la Commune ait renoncé à racheter les terrains de la Grotte comme elle en avait la possibilité, renoncé également à organiser un concours pour l'aménagement de ce secteur.

G.B.



N'IMPORTE QUOI ... N'IMPORTE COMMENT :



MAIS HELAS PAS N'IMPORTE OU ! car cette douteuse "galerie marchande" est apparue aux yeux incrédules des passants, en pleine Grand'Rue, lorsque les échafaudages masquant les façades des anciens immeubles Bise ont été enlevés. Les photos des pages suivantes montrent de quelle minable façon on dénature l'ensemble jusqu'à alors intact de la Grand'Rue. Une fois de plus, des questions embarrassantes se posent :

Comment se fait-il qu'"on" a laissé faire ce "trou" dans l'alignement des nobles façades de notre Grand'Rue ?

Qui se cache derrière ce "on" ? Car jamais une telle proposition n'a passé devant la Commission d'urbanisme (ce qui souligne une fois de plus son rôle réduit à zéro, les décisions se prenant derrière son dos).

Combien de bavures de ce calibre nous faudra-t'il encore supporter sans que la faconde du Conservateur (sic) des monuments en soit altérée, et sans que la prétention des architectes (resic) de l'Edilité en soit rabattue ?

Faut-il en conclure qu'avec de l'argent on peut tout se permettre dans cette ville ? Le gros financier qui investit, dit-on, près de 5 millions dans cette opération, est-il intouchable ?



Ce "trou" en violation flagrante du règlement de la Vieille Ville n'est que la pointe de l'iceberg ! Car tout est à l'avenant ...





A l'intérieur, on a bétonné à outrance, quitte à replaquer ensuite des éléments de décor ancien. Tout cela avec la bénédiction de notre "Conservateur" à la noix.



Fidèle à lui-même, le Conseil Communal a, une fois de plus, décidé de ne rien décider. Il prend des demi-mesures, cède aux pressions de quelques commerçants et ne contentera ni les usagers ni les habitants. Voilà pour Fribourg.

Regardons ailleurs : vous connaissez la réputation prêtée aux Normands de peser toujours le "pour" et le "contre", de ne pas se décider, "p't'être ben que oui, p't'être ben que non" ! Et bien, en pleine Normandie, la municipalité de Rouen décidait, il y a seize (16!) ans, d'aménager définitivement sa première rue piétonne, la rue du Gros-Horloge, mesure étendue depuis à une vaste zone. Je participais, début mai, à Rouen à une rencontre de spécialistes de la restauration et le Maire de Rouen, M. Lecanuet, rappelait comment cela s'était passé. Car, bien sûr, la décision de créer la rue piétonne souleva la colère des commerçants. L'un d'eux dit à ses collègues : "Le Maire, je le connais. J'étais avec lui sur les bancs d'école. Allons lui dire son fait !".

C'est M. Lecanuet qui raconte : "Je vois la porte de mon bureau s'ouvrir brutalement et un groupe y pénétrer avec à sa tête un commerçant qui m'interpelle :

- "Puis-je TE parler franchement ?"
- "Une franchise en entraîne une autre : tu viens déjà de forcer ma porte..."
- "Et bien ! Tu es un salaud !"
- "Pourquoi ?"
- "Tu me ruines !"
- "Comment cela ?"
- "Avec la rue piétonne, je vais perdre mes clients."
- "C'est vrai qu'il y a là un problème et j'y ai pensé. Je prépare un arrêté municipal qui indemniserait les commerçants et les propriétaires qui subiraient une moins-value du fait de la rue piétonne."
- "Cet arrêté, tu le signes ?"
- "Oui, avec son article 2. : En cas de plus-value et donc d'un enrichissement sans cause, les commerçants et propriétaires seront tenus de rembourser la collectivité."
- "....."

Bien entendu, et fort sagement, les commerçants ne réclamèrent plus rien. Cela se passait il y a vingt ans à Rouen. Peut-on imaginer une telle scène, aujourd'hui, à Fribourg ? Non bien sûr. Il manque un interlocuteur. Il manque une volonté politique. Il manque la recherche d'un consensus, le désir de traduire le sentiment général de la population. Un sentiment général qui s'est exprimé clairement lors de la votation sur le parking du Bourg. Avec le Conseil Communal actuel, nous sommes loin du compte, et c'est dommage.

G. Bourgarel

NOTRE ASSEMBLEE GENERALE

Elle a été fréquentée par 41 membres de notre mouvement, de manière fort active. La discussion a été très nourrie. Les personnes présentes ont toutes manifesté leur adhésion à notre action, à nos buts. Elles s'inquiètent du "gaspillage intolérable", des "blocages", de ce combat "contre des moulins à vent" que nous menons.

Que faire dans une telle situation ?

Evidemment, selon un intervenant, il serait préférable de "proposer plutôt que de critiquer". Mais un autre lui répond que les études approfondies demandent un énorme investissement de temps et d'argent. Il prend pour exemple la proposition dite "Alternative 79" présentée dans notre bulletin mais ignorée par la Commune (alors qu'elle a permis à d'autres de s'en inspirer partiellement et d'en tirer parti...).

L'une ou l'autre intervention, tout en relevant la qualité de nos dossiers, regrette le "ton" de nos interventions, car ceux qui travaillent font souvent des erreurs.

D'autres relèvent aussitôt le gant : "inutile de rester dans un flou gentillet. La façon directe de Pro Fribourg, qui ne craint pas de citer les gens responsables, est nécessaire."

Un sentiment domine : celui de l'impuissance face à des autorités qui refusent le dialogue. Et certains de proposer d'autres moyens d'action. L'un cite son exemple personnel de boycotter les commerçants de la rue de Lausanne opposés à la rue piétonne !

Un assistant indigné : "Mais, ce n'est pas Fribourgeois !"

Un autre lui répond gentiment : "Attention, de votre côté, ce n'est pas le boycottage que vous utilisez mais le favoritisme, qui n'est autre qu'un "boycottage à l'envers" qui écarte ceux qui apportent des idées. Le dialogue, il faut l'accepter jusqu'au bout : laisser s'exprimer les gens comme ils pensent et non pas comme on voudrait qu'ils s'expriment !"

"Le dialogue est, de plus, légalement obligatoire" remarque un Conseiller général en citant la Loi sur l'Aménagement du territoire... (rires).

Ceci pour l'ambiance. La séance d'information sur la pollution dans le quartier du Bourg a apporté des éléments que nous reprendrons dans notre prochain cahier de septembre consacré aux "Transports en commun" comme alternative répondant à une situation réellement inquiétante.

Pour la partie administrative, le comité a été reconduit avec deux nouveaux membres : Nadia Spang et Jean-François Thilo. Christoph Allenspach succède à la présidence à Elisabeth Castellani-Stürzel, actuellement éloignée de notre ville par ses activités professionnelles.

