

Entrée en matière

Le Rapporteur. Le décret concerne la réélection de 4 membres du Pouvoir judiciaire, soit M^{me} Judith Berger, juge auprès du Tribunal de l'arrondissement de la Sarine, M^{me} Christiane King-Perroulaz, suppléante auprès du Tribunal d'arrondissement de la Sarine, M^{me} Pascale Vaucher Mauron, suppléante du président du Tribunal des baux de la Singine et du Lac et M. Markus Ducret, suppléant du président du Tribunal des baux de la Singine et du Lac. Selon les dispositions transitoires de la loi sur l'élection et la surveillance des juges, cette réélection se fait «in globo» par décret. En effet, le Conseil de la magistrature et la Commission de justice ont constaté que rien ne s'oppose à la réélection de ces personnes qui sont déjà en fonction. La Commission de justice vous propose d'entrer en matière et d'approuver ce décret.

– L'entrée en matière n'étant pas combattue, il est passé directement à la lecture des articles.

Lecture des articles

ARTICLE UNIQUE, TITRE ET CONSIDÉRANTS

- Adoptés.
- La lecture des articles est ainsi terminée. Il est passé au vote final.

Vote final

– Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, sans modification, par 82 voix contre 0. Il y a 1 abstention.

Ont voté oui:

Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Andrey (GR, PDC/CVP), Badoud (GR, PLR/FDP), Bapst (SE, PDC/CVP), Berset (SC, PS/SP), Beyeler (SE, ACG/MLB), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Bourgnone (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Brodard V. (GL, PS/SP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Burgener (FV, PS/SP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Corminbœuf (BR, PS/SP), Cotting (SC, PLR/FDP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Roche (LA, ACG/MLB), de Weck (FV, PLR/FDP), Duc (BR, ACG/MLB), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel (SE, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Gander (FV, UDC/SVP), Gavillet (GL, PS/SP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Genoud (VE, UDC/SVP), Girard (GR, PS/SP), Glardon (BR, PDC/CVP), Gobet (GR, PLR/FDP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Ith (LA, PLR/FDP), Jelk (FV, PS/SP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Kuenlin (SC, PLR/FDP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud E. (GR, PDC/CVP), Menoud Y. (GR, PDC/CVP), Morand (GR, PLR/FDP), Mutter (FV, ACG/MLB), Page (GL, UDC/SVP), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Pittet (VE, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Rapporteur (), Rime (GR, PS/SP), Rossier (GL, UDC/SVP), Savary (BR, PLR/FDP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfeli (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, PDC/CVP), Thalmann-B (LA, UDC/SVP), Thévoz (FV, ACG/MLB), Tho-

met (SC, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Wicht (SC, PLR/FDP). *Total: 82.*

S'est abstenu:

Zadory (BR, UDC/SVP). *Total: 1.*

Projet de décret N° 183

relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour l'aménagement de la route cantonale Romont–Vaulruz ainsi que pour les études et les acquisitions de terrain complémentaires au projet¹

Rapporteur: **Elian Collaud** (PDC/CVP, BR).

Commissaire: **Georges Godel**, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

Entrée en matière

Le Rapporteur. Nous avons à traiter le décret N° 183 relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour l'aménagement de la route cantonale Romont–Vaulruz ainsi que pour les études et les acquisitions de terrain complémentaires au projet. Le cadre est connu depuis plusieurs années. Il se réfère au décret du 7 novembre 1996 et au rapport N° 9 du Conseil d'Etat du 19 mars 2007, ceci en réponse au postulat Georges Godel/Jacques Morand traitant de deux contournements et d'un évitement. M. le Commissaire se chargera de nous brosser un historique qui précisera clairement le cheminement du projet qui l'a amené avec ses services à la mouture de ce jour.

La Commission des routes et cours d'eau a tenu séance le mercredi 14 avril 2010 en débutant par une visite des lieux.

Sensibilisés par les arguments de notre collègue Butty ainsi que d'autres opinions émises par la population, nous avons parcouru l'ensemble du projet et visionné aussi le tracé via Villaraboud. Auparavant, nous avons suivi les séances d'information tenues par le Conseil d'Etat, notamment à Romont et à Vuisternens-devant-Romont. De plus, une séance a eu lieu aussi en 2008 en la commune de Mézières.

Je vous donne brièvement quelques points forts du tracé. Au carrefour de la Parqueterie, il est prévu un remodelage de la jonction avec un nouveau pont et un aménagement de bandes cyclables aussi en direction de Romont. Il s'agit ici du lot N° 10. En effet, la réalisation est prévue en quatre lots bien distincts pour une longueur totale de 6669 m. Nous trouvons ensuite un chemin de débord avec des niches de croisement au profit du trafic agricole et cycliste. Un bassin de rétention sera aménagé pour la récolte et l'évacuation des eaux de chaussée à Vuisternens. Le carrefour de l'église, jugé dangereux et difficile pour les croisements, sera agrandi. Par conséquent, la visibilité sera accrue et une piste cyclable sera aussi aménagée. Cette réalisation ne peut se faire sans la démolition du bâtiment qui abrite le restaurant. Nous comprenons les quelques réticences à l'encontre du projet dans cette région. Toutefois, nous avons reçu l'assurance que

¹ Message pp. 734ss.

chaque propriétaire sera ou a déjà été entendu et que la Direction soigne l'information et traite les demandes de dédommagement avec doigté.

La situation du passage à niveau avec la nouvelle grille-horaire du RER a été discutée. Toutefois, une étude de l'ensemble des passages à niveau donnera une vue complète des passages à niveau dans notre canton à ce sujet. Cependant, la commission estime que le décret ne doit pas être mis en péril si on rappelle que le trafic est d'environ 7000 véhicules par jour et qu'à d'autres endroits de ce canton il y en a plus du double, aussi avec des passages à niveau et qui restent, pour le moment, sans projets concrets.

Enfin, les carrefours et les secteurs dangereux seront aménagés de façon à sécuriser le trafic avec notamment une berme centrale. Pour terminer, un giratoire au carrefour de Vaulruz améliorera grandement l'accès à l'autoroute et au village. Toutes ces études sont conformes aux législations fédérales et respectent l'impact sur l'environnement. Nous saluons aussi les efforts entrepris en faveur de la mobilité douce. La commission a reçu toutes les réponses et explications cohérentes de la part de la Direction et des services chargés de l'élaboration de ce projet et je profite de cet instant pour les remercier vivement. Elle soulève toutefois que cet investissement, bien que lourd en regard de la fréquentation de cet axe de trafic, est nécessaire, raisonnable et apportera une réelle plus-value au district de la Glâne et un clin d'œil en Gruyère avec le giratoire de Vaulruz. Néanmoins, ce projet a suscité beaucoup d'intérêt de la part des particuliers, de députés et, enfin, de collectifs. Ces courriers de lecteurs, adressés directement ou pas, n'ont pas pu être traités par la commission mais chacun a été sensible et comprend les intervenants qui se défendent. Ils seront entendus et ont déjà été entendus par les services. M. le Commissaire nous donnera aussi un aperçu très au point de cette situation car lui, il est au front chaque jour. Toutefois, je rappelle que le CoPil, les autorités communales et la préfecture sont convaincus du bien-fondé de ce projet. D'ailleurs, l'Association des communes glânoises nous a transmis un plaidoyer en trois points précis afin de soutenir ce crédit de 26 203 000 francs. Ce document est appuyé aussi par l'ensemble des syndicats du district de la Glâne.

Avec ces remarques, la Commission des routes et cours d'eau, à l'unanimité des membres présents, s'est prononcée en faveur du décret. Par conséquent, son rapporteur vous demande de suivre sa proposition d'entrée en matière et d'approuver le décret tel que présenté.

Le Commissaire. La route reliant Romont à Vaulruz et à l'autoroute A12 constitue, vous le savez, la principale liaison transversale du Sud fribourgeois entre les districts de la Glâne et de la Gruyère. C'est un axe important pour le développement économique et social du district de la Glâne et plus particulièrement de son chef-lieu Romont. Le tracé routier actuel plutôt hétérogène ne correspond plus à la fonction et au niveau de service que l'on peut attendre d'un tel axe. Concrètement, cela se traduit par des largeurs de chaussée insuffisantes, une géométrie à l'origine de fréquentes pertes de visibilité, de nombreux accès latéraux et

carrefours sans équipement, ainsi que par l'absence d'aménagements cyclables. Le taux d'accidents y est préoccupant. Il fait apparaître un certain nombre de tronçons dangereux et déficients par rapport aux exigences actuelles de sécurité.

Ce projet a été initié par le décret du 7 novembre 1996. Les études auxquelles ont été associés les représentants politiques locaux et régionaux se sont déroulées par phases successives dans le but d'analyser, de développer et de justifier un projet qui satisfasse au mieux les intérêts de la collectivité. En clair, ce projet est totalement conforme au décret que je viens de citer avec le carrefour de l'église en plus. Il est vrai qu'en 2005, comme député, j'ai été, avec M. le Député Jacques Morand, l'auteur d'un postulat demandant d'intégrer aux études du projet d'amélioration de la liaison Romont-Vaulruz l'opportunité de réaliser des contournements Romont-Mézières et Vuisternens. Jusqu'au début 2009, le projet était chiffré à 41 millions de francs. Ce chiffre est passé à 56 millions dont plus de 23 millions seulement pour Vuisternens-devant-Romont. Avec ce montant de 23 millions, la preuve du besoin par rapport aux avantages socio-économiques et environnementaux n'était plus possible et le comité de pilotage que je préside a décidé à l'unanimité des membres présents de renoncer à sa réalisation dans le cadre du projet. Permettez-moi de rappeler que le nombre de véhicules se situe à 7000, comme le président de la commission l'a dit tout à l'heure. Ces 7000 se situent à la jonction de Vaulruz. Sur le tracé, des calculs ont été réalisés pendant les études. A l'entrée de Vuisternens côté Romont, on est à 5600, à la sortie de Vuisternens côté Bulle, on est à 6 200 pour être précis et selon les études qui ont été réalisées pendant ce temps.

Je suis bien conscient que cette décision suscite une certaine réaction dans le district de la Glâne. Néanmoins, elle répond aux objectifs du projet qui se fonde entre autres sur l'application de l'article 20 alinéa 1 de la loi sur les routes qui précise que les routes publiques doivent être construites et aménagées conformément à la planification routière et aux nécessités techniques et économiques de sécurité du trafic.

Après l'adoption de ce projet est venu le projet RER qui a suscité des interrogations par rapport au nombre de trains qui circulent, qui circuleront à l'avenir sur ce tracé. Par rapport à ce problème, mais aussi de manière plus générale, un postulat a été déposé par les députés Michel Buchmann et Benoît Rey demandant au Conseil d'Etat principalement trois éléments. Tout d'abord, d'établir un état exhaustif des lieux de croisements RER-routes, de faire une analyse complète du trafic actuel et futur et d'analyser leur impact respectif sur le trafic des véhicules. Deuxièmement, de dresser un tableau des mesures qu'il envisage de prendre dans le cadre du projet RER. Troisièmement, ils souhaitent connaître en priorité les solutions que le Conseil d'Etat pense apporter au problème soulevé. Le Conseil d'Etat, bien évidemment, va répondre de manière circonstanciée à cette problématique. Pour ce faire, il doit évidemment connaître l'ensemble des éléments. Est-ce un croisement volant ou y a-t-il un croisement avec arrêt, ce qui change complètement la donne. J'en veux pour preuve un document obtenu auprès des TPF que je cite: «Passage à niveau de Vuis-

ternens-devant-Romont–route cantonale, passage à niveau avec barrières et muni de feux clignotants sur la route cantonale entre Bulle et Romont à proximité de la gare de Vuisternens. Situation actuelle: temps des trains directs provenant depuis Bulle, environ 110 secondes et situation actuelle, temps des trains provenant depuis Romont, temps de fermeture par heure: entre 100 et 130 secondes, ce qui fait au total 240 secondes par heure.» Bien évidemment, si l'on prend ce calcul et que l'on double le nombre de trains, parce qu'il y aura 4 trains par heure, mathématiquement, ça devrait faire 480 secondes. Cependant, la situation à partir de 2011, sans croisement de trains à Vuisternens, pour les trains provenant de Bulle, respectivement les trains provenant de Romont, se résume à 90 secondes d'un côté et 60 de l'autre, ce qui fait 300 secondes par heure avec le doublement des trains. Ce n'est pas une décision définitive en l'état des discussions que je connais aujourd'hui: les trains sont censés se croiser à Sâles, mais le résultat final n'est pas connu. Il dépend de l'horaire des CFF. Je ne le connais pas aujourd'hui, mais je souhaitais apporter ces éléments. Le Conseil d'Etat devra tenir compte de ces éléments dans la réponse à ce postulat. A la lecture de ce document, vous pouvez constater que nous devons connaître l'ensemble de ces éléments pour répondre de manière complète et évidemment transparente.

Permettez-moi maintenant de développer quelques particularités du projet. Le tracé et le gabarit de la route ont bien évidemment été étudiés sur la base des normes de construction routière actuelles et en prévision d'une durée de vie à long terme. Toutefois, ponctuellement, le projet a dû faire des concessions à ces normes en raison de contraintes topographiques, techniques ou d'exploitation qui auraient nécessité des investissements disproportionnés par rapport aux améliorations recherchées. C'est le cas par exemple à la Parqueterie entre Romont et Mézières où, après l'étude de plusieurs variantes, il a été décidé de maintenir le tracé avec des rayons de courbure hors norme pour éviter des emprises et des coûts excessifs. Ceci signifie des emprises supplémentaires pour avoir des rayons corrects. Cependant, pour renforcer la sécurité du secteur, le projet prévoit des mesures de signalisation, de balisage, de guidage, ainsi qu'un gabarit routier limité grâce au chemin de débord dans le but d'inciter les automobilistes à maintenir des vitesses de circulation adaptées. Une particularité du projet sont les chemins de débord. Ces aménagements présentent plusieurs avantages. Ils permettent de sortir de la route un trafic lent à fort différentiel de vitesse. Ils évitent l'adjonction à la chaussée de voies lentes ou de bandes cyclables qui, en libérant de l'espace latéral, favorisent l'excès de vitesse. Ils permettent de regrouper des accès latéraux en dehors de la route principale et enfin, ils limitent globalement les emprises du projet. A noter encore que ce principe de séparation des différents niveaux de trafic est recommandé par le plan cantonal des transports. Je reste persuadé que pour la sécurité et la fluidité, c'est une solution efficace. D'ailleurs, la route de débord, au lot 10, entre la Parqueterie et Mézières, se situe en grande partie sur un chemin existant. Les remarques sur les pentes, vous avez pu le lire dans la presse, m'ont bien évidemment interpellé.

J'ai beaucoup de compréhension pour les opposants, mais surtout pour les utilisateurs. La situation actuelle est de l'ordre de 13 à 14%. Par contre, dans le projet mis à l'enquête, la pente maximale se situe à 8,6%. Je n'aurais et je ne pourrais pas présenter pour les paysans de cette région et pour les paysans qui devraient l'utiliser un projet à 14%. Je suis allé voir sur le terrain et il est évident pour moi que la route n'est pas défendable, donc le projet sera modifié à cet endroit. D'ailleurs, la Commission des routes est allée à cet endroit précis. D'autre part, j'ai aussi rencontré, à leur demande, une délégation des opposants. Nous avons examiné l'éventualité de renoncer aux chemins de débord et de construire deux pistes cyclables sur ce secteur. Je me refuse, sur ce premier secteur, à construire deux pistes cyclables, car je ne veux en aucun cas construire un ouvrage qui diminue la sécurité. Vous rendez-vous compte? Une rectiligne de près de 700 m avec un plateau de route de 9m de large et une pente de 7% sur cette route existante. C'est de l'inconscience! Nous avons évoqué également avec les opposants une piste cyclable unique à la montée. Cela signifie une emprise supplémentaire de 1,5 m de large. Je vous avoue que pour certaines personnes ceci paraissait cohérent, mais d'autres n'admettent pas non plus une emprise supplémentaire sur leur terrain. Je peux le comprendre, mais nous défendons l'intérêt public et non privé. Je reconnais aux gens le droit de s'opposer. Par conséquent, après toutes ces analyses et la démonstration de ce que je viens d'expliquer, pour ce secteur, la solution proposée est largement la meilleure pour l'avoir vue sur le terrain et analysée de long en large, en rappelant que pour les agriculteurs, les pentes ne doivent pas excéder les chiffres annoncés de 8,6%.

J'en viens au lot 20, Mézières–Vuisternens. Pour ce secteur, la route de débord est aussi indispensable pour assurer la fluidité et assurer la sécurité de l'ensemble des usagers. En effet, ce tronçon comporte plusieurs dos d'âne et ceux qui connaissent s'en rendent bien compte. Elargir pour des pistes cyclables sans visibilité, c'est aussi accentuer la dangerosité. Pour ce secteur, la correction de la géométrie a été étudiée, mais elle a présenté le large désavantage d'un coût supplémentaire de 5,8 millions de francs. C'est donc la solution avec routes de débord qui a été retenue. Je rappelle également que ces routes de débord sont prévues avec des zones de croisement tous les 200 m. Permettez-moi encore de préciser que, grâce à ma longue expérience d'agriculteur et d'entrepreneur de travaux pour tiers, c'est une aubaine d'utiliser ces routes parallèles lorsque vous sentez derrière vous une lignée impressionnante de voitures et que vous sentez cette pression. D'ailleurs, lors de la dernière séance d'information, un agriculteur concerné a cité qu'à chaque occasion il se mettait en bordure dans le but de laisser passer les utilisateurs plus rapides. Ce même agriculteur a aussi précisé que, parfois, il y avait des automobilistes qui prenaient les paysans pour des entraves. Avec ce projet, nous améliorons la situation très clairement. Bien entendu, l'idéal serait d'avoir une route de débord de chaque côté et d'éviter des croisements aux changements de situation. Ce n'était malheureusement pas possible en vertu du tissu bâti dans le secteur concerné.

J'en viens maintenant aux lots 30 et 40, Vuisternens–Vaulruz. La géométrie de ces deux tronçons permet de construire la route avec deux pistes cyclables de 1,5 m sur l'ensemble de ce secteur. Cependant, nous avons le cas significatif du dos d'âne des Carrys près de La Joux, à l'origine, malheureusement, de très graves accidents. Pour remédier à la situation, il existe plusieurs variantes dont l'abaissement du profil en long. L'aménagement retenu maintient le tracé actuel au profil en long hors norme – je rappelle que ce profil vertical est de 800 m, alors que le profil idéal serait de 6000 m pour une vitesse de 80 km/h. Pour remédier au problème de sécurité, on ajouterait une berme centrale de manière à empêcher tout dépassement. Pour améliorer la visibilité et limiter les ralentissements, les accès latéraux sont regroupés sur le carrefour de Montborget. Pour ce secteur, il y avait aussi des réactions. Nous avons rencontré les trois propriétaires concernés, ainsi que le syndic et un conseiller communal de la commune de Sâles. C'était vendredi dernier. Nous avons expliqué la situation et examiné d'autres possibilités – j'avais demandé à mes services d'élaborer d'autres possibilités. Nous avons présenté le projet et il a été assez facile de faire comprendre pour la sécurité des usagers, d'une part, et la sécurité des propriétaires riverains, d'autre part... Tous les participants ont admis le projet, en demandant quelques adaptations qui seront étudiées avec le projet d'exécution.

Pour terminer, permettez-moi de rappeler que l'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz est un projet régional important qui a fait l'objet d'une large information du public, des services et organes concernés, trois séances d'information publiques, 9 séances de vision locale avec les riverains et propriétaires touchés, même si on peut regretter que ceci n'ait pas été fait plus tôt, une vingtaine de rencontres avec des particuliers et pas moins de 26 services et organes consultés. Le projet a également été soumis à un audit de sécurité réalisé par le bureau de prévention des accidents, le BPA, dans le but d'obtenir un avis neutre et critique concernant les options d'aménagement. Sans entrer dans le détail, cet audit a confirmé la qualité du projet, en relevant l'intérêt d'aménagements comme les chemins de débord, le regroupement des accès et la transformation de certains carrefours. D'ailleurs, je vous donne l'évaluation générale que je cite: «En premier lieu, nous aimerions souligner que le projet relatif à cette route exigeante a fait l'objet d'une étude soignée et très détaillée. Nous vous recommandons de réaliser le projet en tenant compte des adaptations mentionnées plus haut. Ce projet sera très important pour le canton de Fribourg et affichera un haut niveau de sécurité.» Ce texte est signé par le responsable technique de la circulation et le conseiller technique de la circulation.

En guise de conclusion, je vous demande, en approuvant le crédit sollicité, de soutenir ce projet, fruit d'un consensus judicieux entre les exigences du trafic, la protection de l'environnement et le développement socio-économique de la Glâne.

Kuenlin Pascal (PLR/FDP, SC). La Commission des finances et de gestion a examiné ce projet de décret sous l'angle financier et vous recommande à l'unanimité moins une abstention d'entrer en matière sur

ce projet. La Commission des finances et de gestion reconnaît la volonté du Conseil d'Etat de trouver une solution que l'on peut qualifier de raisonnable sous l'angle des coûts. Elle encourage également le Conseil d'Etat à faire tout ce qui est en son pouvoir pour augmenter l'acceptance de ce projet de la part des principaux concernés.

Bussard Christian (PDC/CVP, GR). Le groupe démocrate-chrétien se réjouit aujourd'hui de pouvoir apporter un soutien massif à ce projet de décret N° 183 qui répond à une nécessité plus qu'évidente pour le district de la Glâne, ses habitants et son économie. Il aura fallu 9 ans, depuis le dépôt de la motion de notre ancien collègue député glânois Georges Godel, pour que le Conseil d'Etat soit saisi d'un premier décret pour l'étude des acquisitions, et 5 ans encore afin qu'il soit donné à ce Grand Conseil la possibilité d'offrir à la Glâne ce bol d'oxygène. Depuis la validation du projet en novembre dernier par le comité de pilotage, les discussions d'arrière-salle, quelquefois arrosées, mais pas toujours de bonnes intentions, ont remis en question ce projet sur différents points.

Le premier est le tracé avec une nouvelle route de liaison entre Vuisternens et la zone industrielle de Romont dans le Raboud.

Le deuxième: les mesures d'accompagnement imposées par voie de motion dans ce plénum à tous les projets routiers cantonaux.

Le troisième est le projet de décret lui-même, dans sa globalité, par le biais d'un appel à la population tous azimuts et même hors canton, si je lis correctement les adresses de nombreux signataires du collectif des opposants qui prient les députés de ne pas entrer en matière sur le projet de décret.

Quatrièmement, comme une mouche dans le brotzel: le dépôt d'un amendement de notre collègue député glânois Dominique Butty qui, s'il était accepté par ce plénum, remettrait en cause le décret pour la simple et bonne raison que ne nous sommes appelés aujourd'hui à nous prononcer que sur un crédit d'engagement pour une construction devisée sur la base d'un projet concret et pas autre chose. Il s'agit d'un projet par ailleurs validé en tant que tel par le comité de pilotage, le comité des partenaires, par le Conseil d'Etat, par les conseillers communaux directement concernés par le tracé, par la Commission des routes et enfin par la Commission des finances et de gestion. Le train est parti, M. le Député Dominique Butty, et vous pouvez bien agiter votre amendement, ce n'est malheureusement pour vous pas la bonne palette pour l'arrêter. A mon avis, vous auriez dû venir dans ce plénum avec un projet concret de passage sous-voies pour Vuisternens, chiffré, devisé et validé par le SPC sous l'angle de la faisabilité, puis par le Conseil d'Etat sous l'angle financier pour demander une augmentation du montant du projet de décret permettant de réaliser votre projet. Mon cher Dominique, je partage volontiers vos préoccupations pour ce passage à niveau et je l'ai déjà dit dans ce plénum et répété dans diverses séances du comité de pilotage. M. le Conseiller d'Etat Georges Godel s'est engagé à trouver une solution pour ce passage à niveau le moment venu. Tout comme moi, vous serez attentif à la réponse qu'il donnera au postulat

Buchmann-Rey qui traite de cette problématique sur l'ensemble du tracé du RER entre Bulle, Romont et Fribourg. Si la réponse ne donne pas satisfaction, ce qui m'étonnerait beaucoup de la part de M. Godel, il y a d'autres instruments législatifs à disposition du député pour arriver au but recherché.

Je ne connais pas de projet parfait et je suis certain qu'il n'en existe que très peu, pour ne pas dire aucun qui ne soit vraiment parfait. Par contre, je suis sûr que tout projet est perfectible et il suffit de se réunir pour en discuter. Si les propositions et décisions découlant de ces séances ne sortent pas du cadre du montant du crédit octroyé, cela pose rarement des problèmes si le projet est adapté, tout au plus une modification d'enquête si cela est nécessaire. M. le Conseiller d'Etat Georges Godel a déjà pris son bâton de pèlerin et a déjà sillonné le trajet entre Romont et Vaulruz pour expliquer son projet à bon nombre de riverains. Le connaissant, je suis certain qu'il le fera encore. Ce projet, il en est l'initiateur comme député et il le porte aujourd'hui en tant que conseiller d'Etat directeur des travaux publics. On ne va pas sacrifier aujourd'hui le projet.

Je vous invite, au nom du groupe démocrate-chrétien, à entrer en matière, puis à soutenir le projet de décret tel qu'il nous est présenté dans sa version originale et de refuser les amendements, si ces derniers devaient être maintenus.

Rossier Jean-Claude (*UDC/SVP, GL*). Chaud, chaud bouillant! comme dirait le commentateur sportif bien connu Bernard Jonzier en ce qui concerne le projet de décret qui nous est soumis aujourd'hui. Il est vrai qu'en lisant le courrier des lecteurs, la constitution d'un collectif d'intérêts directs et indirects, ainsi que les articles de presse parus ces derniers temps dans le journal préféré des Fribourgeois, on pourrait le croire. Il faut tout de même relativiser. Mise à part les propriétaires directement concernés, rassemblés sous la bannière «Collectif d'intérêts directs ou indirects de la liaison Romont-Vaulruz», terme à la mode s'il en faut, utilisé à toutes les sauces, soutenu par notre collègue Dominique Butty, la majorité des Glânoises et des Glânois, autorités comprises, est favorable à ce projet. La résolution signée par les vingt syndicats du district en est le témoignage. De plus, en parcourant la liste des signataires et en y regardant de plus près, on constate des signatures en provenance de Lausanne, d'Epandes, de Rolle, de Champéry, d'Autigny, du Mouret, de Château-d'Ex et j'en passe, autant de gens qui, hormis leurs liens de parenté ou de connaissance avec certains membres de ce collectif, ne sont que peu ou pas du tout concernés par ce projet.

Mesdames et Messieurs les Députés, la Glâne et la Gruyère ont besoin de ce projet, même si, j'en conviens, il n'est pas parfait. A l'instar de tous les députés membres du comité de pilotage, après réflexion approfondie, j'ai aussi été d'accord de renoncer au contournement de Vuisternens et du hameau des Chavannes, les trouvant trop onéreux et difficilement défendables, compte tenu du trafic sur cette route en comparaison avec d'autres tronçons beaucoup plus utilisés. Il n'en demeure pas moins qu'avec la mise en activité du RER, la problématique du passage à niveau de Vuisternens devra être réglée. A cet effet, un postulat de nos

collègues Buchmann et Rey a été déposé – la réponse du Conseil d'Etat ne pourra être que positive.

En outre, j'aimerais tout de même revenir sur les nombreux courriels, au demeurant fort sympathiques, de notre collègue député Dominique Butty, en lui rappelant que j'ai beaucoup de peine à le suivre, et encore plus à le comprendre, car il n'est pas à une variante ni à une contradiction près. En effet, en date du 30 avril 2009, à l'instar des autres députés glânois, je recevais ce courriel: «Chers collègues, l'année 2009 est très importante pour notre district et nous allons au devant d'une votation capitale pour celui-ci. J'aimerais que nous avancions unis pour défendre ce projet. Je ne connais pas encore la forme, mais sur le fond, il faut absolument nous préparer. Les districts voisins ne nous feront pas de cadeau. Nous avons besoin d'un plan d'engagement, d'un horaire de ces mêmes engagements, d'un programme de travail individuel par député, d'une recherche d'appuis hors district, etc. Il faudra utiliser ce débat pour promouvoir le tracé bis d'accès à Riaz.» Comme il n'y a pas eu de séance, il n'y a pas eu de discussion sur ce nouveau tracé bis. Je suppose, M. le Député, et c'est de bonne guerre, que pour faire plaisir à vos nombreux électeurs qui se trouvent dans cette région, vous eussiez souhaité faire passer la route depuis Vuisternens par Villariaz, Grangettes, le Châtelard, Sorens, pour faire plaisir à notre collègue député Jean-Louis Romanens, et terminus à Riaz. Tout un programme, vous en conviendrez. Silence radio jusqu'au début mars de cette année où la plupart d'entre vous ont été mis au courant par courriels interposés de ces nouvelles propositions sur lesquelles je ne reviendrai pas, puisque largement commentées par le commissaire du gouvernement et le président de la Commission des routes.

Chers collègues, faisons le premier pas en votant aujourd'hui ce crédit. Il en va de la solidarité fribourgeoise. Dès lors, si Paris valait bien une messe, la démolition du restaurant du Cerf, «Stamm» qui se dit favori de notre collègue Butty, vaut bien la mise en chantier de la route à Godel, qui est aussi celle de la majorité des Glânoises et des Glânois. C'est avec ces quelques considérations que notre groupe soutiendra à une relative majorité ce projet, tout en refusant les amendements.

Beyeler Hans-Rudolf (*ACG/MLB, SE*). Notre groupe a étudié le projet de décret N° 183 relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour l'aménagement de la route cantonale Romont-Vaulruz. Lors de la visite locale par la Commission des routes, le commissaire de gouvernement nous a rendus attentifs aux divers points critiqués par une partie des opposants. La variante Butty a également été visitée par la Commission. Il y a quatre points qui font réagir le Collectif d'intérêts de cette liaison, à savoir le passage à niveau de Vuisternens-devant-Romont, les chemins de débord, le manque d'une solution pour Chavannes-sous-Romont et l'accès à la zone industrielle de Romont. En ce qui concerne le passage à niveau de Vuisternens, personnellement, je ne peux que regretter qu'il n'y ait pas de solution pour la suppression de ce croisement routier-ferroviaire. Par contre, nous pouvons constater que la fermeture du passage à niveau sera d'une minute supplémentaire

par heure. Avec l'introduction du RER, on aura quatre trains à l'heure au lieu de deux aujourd'hui. Les trains passeront sans arrêt à Vuisternens et, de ce fait, compenseront largement l'augmentation de ce trafic.

Betreffend der Ausweichregeln ist sogar der Bund einverstanden und unterstützt diese Massnahmen mit Subventionen in der Höhe von 710 000 Franken. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Mézières von 513 000 Franken und von Vuisternens-devant-Romont von 645 000 Franken sowie der Beitrag des Kantons in der Höhe von 26,2 Mio. Franken stellen die Finanzierung des Projektes sicher.

Der Staatsrat Godel hat uns auch mitgeteilt, dass die betreffenden Gemeinden dem Projekt positiv gegenüberstehen.

Notre groupe a très largement discuté ce projet et suite aux divers courriers que chaque député a reçus ces derniers jours, j'ai constaté quelques réticences envers ce projet également dans notre groupe. Pour conclure, notre groupe va soutenir l'entrée en matière à l'unanimité. Cependant, au vote final, nous avons eu une forte minorité qui va s'abstenir ou même votera contre ce projet.

Rime Nicolas (PS/SP, GR). Le groupe socialiste a pris connaissance avec intérêt du message N° 183 pour le réaménagement de l'axe Romont-Vaulruz. Ce projet est évidemment nécessaire pour toute une région et notre groupe le soutiendra à l'unanimité. Notre groupe se réserve toutefois la possibilité d'accepter certains amendements qui seront déposés. Il est selon nous absolument nécessaire de régler le problème du passage à niveau de Vuisternens-devant-Romont. Enfin, nous demandons au Conseil d'Etat d'améliorer le volet de la mobilité douce de ce projet. A l'heure où les milieux touristiques essaient de mettre en avant le potentiel de l'ensemble du canton pour le cyclotourisme, il serait dommage de ne pas en tenir compte sur ce tronçon. En effet, les cyclotouristes se baladent généralement en famille, avec des enfants, et évitent les régions où ils doivent circuler parmi le trafic. Un chemin de débord séparé du trafic est dès lors idéal. Nous souhaiterions que les chemins de débord soient faits en lieu et place des pistes cyclables sur la plus grande partie du trajet. Avec ces considérations, notre groupe soutiendra cette entrée en matière.

Kolly René (PLR/FDP, SC). Le groupe libéral-radical a étudié ce projet avec grande attention. Au nom du groupe libéral-radical et pour avoir, avec la Commission des routes, parcouru ce tronçon, permettez-moi ces quelques considérations. La route Romont-Vaulruz est un axe prioritaire du réseau routier cantonal. Sur ce tronçon, il n'y a pas de surcharge de trafic. Cependant, son accroissement est deux fois plus élevé que la moyenne cantonale. De plus, le taux d'accidents est préoccupant. Plusieurs tronçons de cette liaison sont dangereux et déficients. L'étude de planification, l'avant-projet, ainsi que l'évolution des coûts ont démontré que la réalisation des variantes de contournement n'était pas vraiment opportune. Ce projet, comme déjà évoqué par le commissaire, est le résultat d'un consensus acceptable entre les exigences du tra-

fic, l'environnement, le développement économique de la région et bien sûr les coûts de ces aménagements à charge de l'Etat de Fribourg. Selon nos propres informations, nous savons aussi que les autorités communales et préfectorales concernées par cet aménagement sont favorables à ce projet, tel qu'il est présenté dans ce message.

Evidemment, tout projet de cette importance a ses faiblesses. La réaction d'un Collectif d'intérêts directs ou indirects le démontre. Ce mouvement, formé par un cumul d'intérêts individuels regroupés, relève une liste de points faibles dont celui du passage à niveau de Vuisternens-devant-Romont qui en est l'exemple le plus marquant et représentatif. Le problème posé par ce passage à niveau est à l'étude et ne fait pas partie de ce présent décret. En ce qui concerne les autres points faibles évoqués par le Collectif, leur gommage entraînerait des coûts supplémentaires trop importants par rapport à la densité du trafic.

En écartant les intérêts individuels cumulés, mais dans une esprit positif en faveur de l'intérêt général de toute une région, pour la sécurité des usagers de cette route, le groupe libéral-radical, unanime, soutient ce projet de décret avec ses forces et ses faiblesses.

Jordan Patrice (PDC/CVP, GR). Permettez-moi de m'exprimer à titre personnel, mais aussi en tant que syndic de Vaulruz, commune impatiente de voir ériger enfin le giratoire prévu dans le projet, soit à l'accrochage de la N12 direction la Sionge, pour remplacer les différentes présélections actuelles qui sont plus que dangereuses. J'interviens aussi en tant que député qui essaie d'avoir une vision à long terme pour mon canton et ma région. Dans l'esprit de la décision prise en 1996 et conformément à mon vœu de voir la Glâne reliée par la N12 par un accès plus sûr qui favorise rapidement son développement, je soutiens aujourd'hui le décret soumis par le Conseil d'Etat et approuvé par la Commission des routes, en demandant toutefois que le problème du passage à niveau de Vuisternens trouve une solution rapide en vue du passage du RER. En tant que syndic d'une commune riveraine au projet, j'ai été, comme mes collègues des quatre autres communes, convié aux séances des commissions technique et de pilotage et je peux vous affirmer que différentes variantes ont été étudiées. Il faudrait aussi que le monde agricole prenne acte que le projet soumis aujourd'hui est de loin le moins friand en terres cultivables. Je comprends les soucis des proches riverains et des agriculteurs touchés. Après discussion avec quelques propriétaires, je suis quelque peu déçu qu'ils n'aient pas été consultés plus vite par les services de l'Etat, mais j'ai appris que dernièrement M. Godel était allé faire la tournée des cuisines et apporter des réponses claires aux nombreuses interrogations. Après les explications données, certains propriétaires n'ont plus trop de raison de s'opposer, mais ne sont tout de même pas très à l'aise puisqu'engagés dans un collectif qui est plus près de provoquer un énorme autogol pour la Glâne et dont on devine déjà que le but est la défense de certains intérêts personnels, chose qui arrive malheureusement souvent dans ce genre d'affaire. Je ne trouve pas crédible que, pour faire capoter un projet de 26 millions pour sa propre région glânoise, un collectif

ait besoin de faire signer dans sa pétition des personnes de Champéry, Ollon, Château-d'Ex, Aigle, Vérossaz, Blonay et j'en passe.

Romont-Vaulruz, autoroute de la paille. J'ai voulu m'en rendre compte à l'échelle 1 sur 1. La semaine dernière, je me suis rendu chez notre collègue Pierre-André Page pour l'achat et le transport d'un char de paille. Je n'ai pas vu le train, ni à l'aller ni au retour, pourtant je suis rentré encore pendant les heures où la ligne était desservie. Ce que j'ai constaté rapidement, c'est que l'élément le plus gênant sur la route, c'était bien le député maire de Vaulruz et son chargement. C'est pourquoi, les routes de débord ont ma faveur. M. le Député Page, rassurez-vous, mes vaches n'ont pas la gratte au fait de se coucher dans de la paille UDC et je passerai vous la payer encore avant le début des travaux. Pour la Glâne, pour le Sud, il est temps de passer aux choses sérieuses. Entrons donc en matière et votons ce décret tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Genoud Joe (UDC/SVP, VE). J'ai quelques commentaires à formuler pour ce projet qui fait énormément de bruit, tout comme l'a fait la H189. Avec la Commission des routes, nous avons pu parcourir ce trajet Romont-Vaulruz et nous rendre compte de la situation. Bien sûr que le projet, à la vue du citoyen fribourgeois, n'est peut-être pas le modèle qu'il désire, mais je qualifierai ce projet de convenable pour ce que l'on peut faire avec un prix de plus de 26 millions. M. le Conseiller d'Etat Georges Godel, je souhaiterais que l'on prenne en considération les remarques suivantes. Tout d'abord, mon collègue Jean-Claude Rossier a parlé du «chaud bouillant» de Bernard Jonzier. Je ne voudrais pas faire de la route cantonale Romont-Vaulruz un circuit, mais je pense sécurité. A l'approche des bermes centrales, je vous demande que l'on signale assez à l'avance ce danger. En effet, pour les motards, cela représente toujours des surprises et lorsque j'ai vu le tracé, j'ai communiqué mon inquiétude à la Commission. Bien sûr, les dos d'âne ne peuvent pas être éliminés et je trouve dommage que l'on n'ait pas pris en considération cette demande d'éliminer les dos d'âne et mettre une plus-value pour l'élimination de ces dos d'âne. L'endroit de la Parqueterie est le point le plus faible du trajet. A la croisée Romont direction le hameau des Chavannes, à mon avis, un rond-point serait très important. Il est vrai qu'il va y avoir un développement sur la Glâne avec cette liaison Romont-Vaulruz.

Au poste «divers/imprévus», on prévoit 10%. Je trouve un peu faible et je l'ai déjà annoncé à la Commission des routes. Le montant de 10%, soit 2,6 millions, je le monterai plutôt à 15%, car il y aura des surprises sur ce trajet, je peux vous l'assurer. C'est l'entrepreneur qui parle.

Romont, chef-lieu, son district et sa région ont besoin de l'aménagement de cette route en urgence. Un district qui souffre déjà de l'absence d'autoroute et de communications routières pour pouvoir développer son économie et le confort des citoyens. Châtel-Saint-Denis-Bossonnens, je vous dis aujourd'hui merci. Merci aux anciens députés qui avaient voté le projet. Nous avons attendu très longtemps, mais aujourd'hui c'est

une route qui est magnifique et il y a beaucoup moins de danger, de blessés et de morts sur cette route.

Je soutiendrai ce projet Romont-Vaulruz et vous demande d'en faire de même.

Butty Dominique (PDC/CVP, GL). Automne 2009, le Conseil d'Etat, après plus de quarante ans de travaux de préparation propose de désenclaver Saint-Aubin avec un montant d'investissement de près de 60 millions. Après une mauvaise nuit, le conseiller d'Etat responsable décide de réduire ce montant à 26 millions dont 12 millions d'entretien normal. Le député de la région de Saint-Aubin s'agite et appelle ses collègues au secours. Que fait le député de Villariaz si éloigné de Saint-Aubin? Je ne suis pas sûr de pouvoir regagner Saint-Aubin par le chemin le plus court. Que vais-je faire dans ce cas-là? Je vais m'en remettre au jugement de la Commission des routes, formée de députés responsables, compétents, conscients de l'importance du réseau de communication pour un chef-lieu éloigné de l'autoroute.

Nous voulons un ballon d'oxygène pour la Glâne, pas laisser dormir les gens de Vuisternens qui auraient un trafic trop conséquent. Jules César a dit «je suis venu, j'ai vu et j'ai vaincu». La Commission des routes est venue, pas longtemps, elle a un peu vu, elle a fait un travail qui m'a déçu. Cela a très mal commencé le soir du 24 mars 2010, soir de la présentation du projet par les organes de l'Etat à la population. Ce soir-là, j'ai vu un président de la Commission des routes jubilaire. Il avait en effet parcouru le tracé dans la voiture de M. Godel. Monsieur le Député, il faudrait que l'on me conduise beaucoup plus loin et beaucoup plus longtemps pour connaître une telle joie. Vous avez alors vanté l'aspect développement durable et mobilité douce du projet. Pour ce qui est du développement durable, je ne vois que les passages à batraciens. Pour la mobilité douce, je ne vois pas grand chose non plus. Le dernier cycliste qui faisait de la mobilité douce est malheureusement décédé, M. Louis Uldry qui, depuis le Châtelard, allait faire ses achats de trappes à taupes chez Morard à Bulle avec un vélo à trois vitesses. Je doute que les cyclistes que je croise sur la route vont en commissions ou au travail. Malheureusement, la météo et le dénivelé de notre district les obligent à utiliser d'autres moyens pour se déplacer. Malheureusement, avant la vision locale avec les propriétaires, vous débarquez pour une seule matinée d'analyse.

Je rejoins ici notre ancien collègue Charly Haenni: ce qui fait la beauté du travail de député, c'est le travail en commission. Comment ce travail doit-il se faire? On écoute une partie. On se donne le temps de la réflexion. On dort dessus, comme dit ma maman. On écoute les avis divergents et on se redonne le temps de la réflexion. Dans une avant-dernière étape, nous collectons les informations complémentaires. Lors d'une dernière réunion et sur la base des informations collectées, nous prenons notre décision. Messieurs les membres de la Commission des routes, avez-vous fait cette démarche? Si vous vous étiez penchés un petit peu plus longtemps sur le projet, vous auriez réalisé que le chemin de débord de la Parqueterie est en grande partie inutilisable, que le chemin de débord entre Mézières et Vuisternens est très dangereux puisqu'il implique

aux véhicules lents de traverser deux fois la voie rapide et que si on désire le maintenir, il se trouve du mauvais côté de la route, que les plans utilisés pour le secteur du Reposoir dataient, que les constructions nouvelles n'y figuraient pas et que la problématique du passage à niveau de Vuisternens-devant-Romont, malgré l'introduction du RER, n'est même pas effleurée par le projet. La base de la réflexion de tout le projet de décret est la recherche de la fluidité et de la sécurité. Si la prochaine étude démontre que la solution la plus économique à ce problème du passage à niveau n'est pas le passage sous-voie à l'intérieur du village, la destruction du Cerf et les chemins de débord deviennent absurdes. Le lendemain de votre vision locale, le président de la Commission des routes disait dans la presse qu'il était emballé par le projet. La répartition des deniers de l'Etat entre les districts était respectée. M. le Député, quelle est votre table de répartition? Je ne l'ai pas. Est-elle secrète? Tient-elle compte de l'éloignement de l'autoroute, du tracé à corriger, du volume industriel de la région, de la surface des zones industrielles, de la population?

Dernière lueur dans ce tableau que je trouve très noir: vous avez réalisé l'importance d'investir en Glâne et comme vous, je demande aux députés de voter à l'unanimité l'entrée en matière.

Mutter Christa (ACG/MLB, FV). Je parle pour une minorité du groupe Alliance centre gauche. Nous votons l'entrée en matière parce qu'il est incontesté que la route Romont-Vaulruz nécessite des travaux de réfection et qu'il faudrait dès lors préparer un crédit. Je suis aussi d'accord avec l'ordre de grandeur des travaux nécessaires que M. Butty a évoqués tout à l'heure. D'ailleurs, je pense que ces travaux auraient été réalisés depuis longtemps si la région ne s'acharnait pas pour réclamer un projet maximaliste.

Nous sommes quelque peu déçus avec la présentation du message, très minimaliste par rapport à la taille de la discussion, avec une mini-carte et une demi-heure de possibilité de consultation des plans quand nous sommes tous en train de nous passionner pour les comptes. C'est comme si on avait voulu cacher les détails du projet aux députés pour mieux le faire passer, avec le forcing usuel de la Commission des routes.

Nous pensons que le projet qui a été présenté dans une première étape, et puis raboté maintenant juste en dessous de la limite du référendum obligatoire, avec des chemins de débord, avec des présélections luxueuses, et en plus avec un élargissement de la route, est absolument surchargé. Des chemins de débord ou des chemins agricoles et cyclistes pour une certaine séparation du trafic, ainsi que des mesures de sécurité et de réfection auraient suffi.

Dans le débat actuel, les opinions que nous avons reçues entre les opposants et les défenseurs du projet clarifient un seul point: le projet n'est pas mûr, la discussion n'est pas aboutie et le projet présenté n'est certainement pas satisfaisant sur plusieurs points.

Personnellement, je partage quelques éléments évoqués par M. Butty. Par exemple, l'arrivée de la route se fait du faux côté de Romont. Je pense que si on vote ce décret aujourd'hui, la demande pour une nouvelle bretelle vers la zone industrielle suivra bientôt.

Autre élément: raser le café du village pour accélérer le trafic en localité revient à augmenter bien sûr le danger et à diviser le village dans tous les sens du terme. C'est un non-sens majeur.

Logiquement, je pense que notre collègue député Butty devrait demander le renvoi pour demander une meilleure copie de ce projet, même si son amendement évoque quelques questions bienvenues et est sujet à discussion. Cela pose le problème formel que, si on l'accepte, les travaux demandés par lui feront bien sûr sauter le plafond du référendum obligatoire et que le montant voté par le décret ne suffira pas. Il y a un petit problème formel. Dans tous les sens, nous pensons que le projet n'est pas acceptable dans la copie présentée et qu'il faut refaire un tour de réflexion et de discussion en pensant que les travaux de réfection ne devraient pas attendre.

Losey Michel (UDC/SVP, BR). J'interviens ici par rapport à ce projet car j'ai toujours certaines interrogations qui restent sans réponse. J'ai écouté attentivement M. le Commissaire du gouvernement. Malheureusement, il y a encore quelques points qui restent sombres.

On a pu constater, dans le débat d'entrée en matière, que tous les rapporteurs généraux de chaque groupe ont relevé des faiblesses à ce projet. J'aimerais savoir comment le commissaire du gouvernement va aborder ces faiblesses. Est-ce que ces faiblesses vont être corrigées? Le cas échéant quel est le coût de ces corrections. Nous votons sur un décret de 26,2 millions.

Par rapport à l'autre problème du passage à niveau: est-ce que ce passage à niveau va être reporté dans le temps d'ici deux à trois ans? On tromperait dès lors quelque peu le citoyen en saucissonnant le problème. On évite le référendum obligatoire et ce n'est pas correct. Est-ce qu'il y a une volonté politique de saucissonner le problème tout en sachant que cet axe routier n'est pas un axe où il y a une surcharge de trafic. Il y a d'autres axes routiers cantonaux où il y a des passages de plus de 15 000 véhicules par jour. Il y a aussi des passages à niveaux qui posent problème. Donc, quelle est la priorisation, comment la priorisation a-t-elle été déterminée pour ce projet et quelles sont les garanties de l'Etat que les montants qui nous sont proposés seront respectés ?

Elections judiciaires

de Weck Antoinette (PLR/FDP, FV). Si je me permets de prendre la parole, c'est pour toutes les élections auxquelles nous allons procéder concernant la Cour des assurances sociales. Mon intervention a pour but de rappeler la chronologie des mesures déjà prises par le Conseil de la magistrature afin que vous compreniez le contexte qui nécessite les mesures urgentes que nous préconisons aujourd'hui et que nous sommes soutenus par la Commission de justice. Et, je tiens à le dire, le Conseil d'Etat a accepté de financer ces mesures.

Le 15 octobre 2008, le Conseil de la magistrature procédait à sa première inspection et constatait la sur-

charge et le retard dans énormément d'affaires de cette Cour. Les mesures que nous avons proposées et pour lesquelles que le Grand Conseil nous a soutenu ont été l'élection d'une présidente pour une durée de deux ans avec mise au concours, l'élection d'un nouveau juge suppléant, la création d'un nouveau poste de greffier. Ces mesures ont été concrétisées. M^{me} Peyraud a été élue en février 2009, M. Frölicher, élu en février 2009 et deux greffiers sont entrés en fonction en juin et juillet 2009.

En mai 2009, le Conseil de la magistrature procédait à une inspection intermédiaire et, le 27 mai, nous avons des entretiens avec M^{me} Peyraud et M. Bloch, où nous demandions que les deux juges suppléants fonctionnent comme présidents de la Cour. Nouvelle inspection en novembre 2009 et la situation ne s'était pas améliorée, le président, M. Bloch, étant malade. Alors la Cour propose l'engagement de deux juges qui ont officié à Neuchâtel, à la Cour des assurances, et qui sont disponibles immédiatement. Le Conseil nomme ces deux juges pour six mois.

En février 2010, nouvelle inspection d'une délégation de six membres du Conseil de la magistrature. Tous les juges et tous les greffiers sont entendus. On constate que la Cour, pour la première fois, n'accumule plus de nouveaux retards. Il y a équilibre entre le nombre d'affaires qui entrent et celles qui sortent. Toutefois, le retard accumulé n'est pas résorbé. La Cour traite encore les affaires de 2007.

Face à une telle situation, qui est inadmissible, le Conseil de la magistrature a écrit au Conseil d'Etat et à la Commission de justice; vous avez reçu la copie de cette lettre. Nous proposons donc des mesures urgentes, c'est-à-dire que ces mesures doivent être prises immédiatement, raison pour laquelle nous n'avons pas mis ces postes au concours car si nous les mettions au concours, cela signifierait que l'élection n'aurait pu avoir lieu qu'en septembre et que les personnes devant se délier d'obligations professionnelles n'entreraient en fonction qu'en janvier. Nous proposons donc la prolongation du mandat de M^{mes} Schuler Perotti et Ferrari Gaud, l'élection de M. Schafer comme président, l'élection comme juges suppléants de M^{me} Favarger, et de MM. Rohrer et Boivin et la nomination de trois nouveaux greffiers-rapporteurs.

Certains d'entre vous nous ont fait part de leur scepticisme quant au prolongement du mandat d'un juge à 20%. C'est vrai que nous aurions préféré engager quelqu'un à 100% mais une personne, directement disponible et connaissant la matière, n'existe pas. Comme je vous l'ai dit, avec une mise au concours, la personne n'entrerait en fonction qu'en janvier. Or, ce que nous voulons c'est que le retard soit résorbé d'ici à 2011. Les six mois durant lesquels M^{mes} Schuler Perotti et Ferrari Gaud ont travaillé ont permis de liquider 72 dossiers, 52 pour la première, 20 pour la seconde. Cela signifie que 72 personnes ont enfin reçu une décision qu'elles attendaient depuis trois ans. Et pour les 20 personnes dont les affaires ont été traitées par M^{me} Ferrari Gaud, je pense que cela fait une énorme différence.

Je vous demanderais donc d'accepter l'ensemble de ces mesures. Autrement, nous risquons des dénis de justice. Je vous remercie.

Studer Theo (PDC/CVP, LA). Je ne peux que soutenir ce que vient de dire M^{me} la Présidente du Conseil de la magistrature. En effet, il faut remédier à tous ces retards qu'on constate auprès de la Cour des assurances sociales.

Mauron Pierre (PS/SP, GR). Effectivement, je pense que les mesures prises pour essayer de décharger la Cour des assurances sociales sont nécessaires. Toutefois, j'étais parmi les plus sceptiques quant à l'engagement d'un juge à 20% pour ce faire, sachant que la formation continue d'un juge pour un tel domaine est importante, sachant qu'une personne n'est pas domiciliée dans ce canton et a des trajets importants à fournir. Je pense que des solutions nettement préférables à ce taux 20% auraient pu être trouvées.

Si, maintenant, il s'agit de nommer cette personne jusqu'à la fin de l'année, il n'y aura pas de problème. Par contre, toute nomination ou continuation de travail à 20% ultérieurement constituerait à mes yeux une aberration.

de Weck Antoinette (PLR/FDP, FV). Je tenais juste à préciser à mon collègue Mauron qu'il n'est pas question que ce mandat soit prolongé au-delà de fin 2010.

Projet de décret N° 183

relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour l'aménagement de la route cantonale Romont-Vaulruz ainsi que pour les études et les acquisitions de terrain complémentaires au projet

Entrée en matière: suite

Le Rapporteur. Chaud, chaud, bouillant, disait un député tout à l'heure, je continuerai par sinueux, troublant et inquiétant. Je tiens toutefois à préciser que la Commission des routes et cours d'eau, nantie d'un message, a travaillé sereinement et en toute liberté. Sinueux est le parcours d'un député et il peut faire parfois de la concurrence. Tout le monde peut faire aussi des erreurs. M. le Député Butty, seriez-vous d'accord de laisser aller votre président de commission tous azimuts, guidé par son choix personnel sur le sujet à traiter? Je n'en ai pas l'impression. C'est pour ça aussi que nous avons des commissions ad hoc, réparties entre nos diverses formations politiques, qui remettent parfois à l'ordre les intéressés qui n'auraient pas l'ensemble du problème. Toutefois, je ne peux pas tolérer vos propos de remise en question du travail de notre Commission.

Troublant, car les propositions de districts reçoivent en principe l'appui sans condition de tous les députés, dans tous les cas pour le développement régional.

Inquiétant, par ses attaques personnelles, notre collègue Butty. Le député de St-Aubin vous invite à faire le trajet de la Broye à Fribourg, en passant par Belfaux et ses passages à niveaux, ou par Cousset en passant par un pont dangereux, et là je ne cite que deux axes, le troisième étant déjà en chantier. Il s'agit de Prez-vers-Noréaz.

D'autres districts ont de grandes préoccupations. A Chiètres, notamment, on attend une solution au problème d'engorgement. Or, personne n'a parlé d'engorgement dans le district de la Glâne!

Je constate que tous les groupes souhaitent l'entrée en matière et sont prêts à discuter des amendements en cours de lecture des articles.

M. le Député Bussard a rappelé le soutien des syndicats de toutes les communes de la Glâne. M. Rossier s'est déclaré d'accord avec la nouvelle variante. M. Beyeler nous rappelle le soutien et la répartition financière de ce projet. Les députés Rime et Kolly ont des questions qui s'adressent directement au commissaire du gouvernement.

M. Jordan est très heureux d'avoir un giratoire à l'entrée de son village et quant à M. Genoud, il attire l'attention sur la sécurité. Et ce message est aussi un message de sécurité car, dans la Broye, nous aimerions aussi avoir autant de tronçons à mobilité douce qu'il y en aura après dans la Glâne mais là, je redeviens calme et doux.

Enfin, nous avons entendu le député Genoud remercier les services du travail qui a été effectué. Et ça, c'est à relever. On n'a pas seulement des attaques mais aussi des remerciements et c'est sur ces mots de remerciements que je m'arrête en souhaitant que vous acceptiez l'entrée en matière et votiez les articles tels que la Commission des routes et cours d'eau l'a proposé ainsi que le message.

Le Commissaire. Permettez-moi tout d'abord de remercier l'ensemble des groupes, y compris d'ailleurs les autres députés qui sont intervenus dans le débat d'entrée en matière.

Concernant les remarques et questions. Tout d'abord, les députés – en tout cas certains – m'ont appris d'où venait une partie des signatures des opposants. J'en prends simplement acte.

Concernant le projet minimaliste qui a été cité par plusieurs députés, notamment les députés Butty et Mutter, j'aimerais rappeler que ce projet n'a pas été réalisé par la Commission des routes et cours d'eau, mais par un comité de pilotage mis en place par mon prédécesseur, M. le Conseiller d'Etat Beat Vonlanthen, à la Direction de l'époque, avec participation de l'ensemble des communes concernées qui ont participé à l'ensemble de ces travaux depuis 2004, je le précise. Je ne vais pas vous donner le nombre de séances, c'est impressionnant!

Je suis persuadé que ce projet – un projet bien pensé – est cohérent.

La mobilité douce, puisque la remarque a été faite qu'on souhaiterait davantage de mobilité douce: j'aimerais rappeler que c'est le premier projet présenté par le Conseil d'Etat qui prend en compte sur l'ensemble du tracé la mobilité douce. Et là, je relève l'intervention du député Rime qui souhaite davantage de chemins de débord. Il a raison, parce que c'est beaucoup plus judicieux pour les familles d'utiliser des chemins de débord. Je le vois – et vous dans vos régions respectives, prenez en compte les remaniements parcellaires – les week-ends sont utilisés pour la mobilité douce pour les familles. Je trouve que c'est aussi réjouissant. Ce projet Romont-Vaulruz sur les tronçons 10 et 20

(depuis la Parqueterie jusqu'à l'entrée de Vuisternens) tient compte de ces éléments.

M^{me} la Députée Mutter a aussi relevé qu'on arrivait du mauvais côté à Romont (en tout cas c'est ce que j'ai cru comprendre). J'aimerais vous rappeler que nous n'avons rien changé en l'état puisque le projet part depuis la Parqueterie. Le contournement de Romont sera analysé dans le cadre de l'étude que j'ai eu l'occasion de citer dans cette enceinte, à savoir suite à différentes interventions parlementaires. Faut-il passer du côté nord ou du côté sud? Il y avait cette variante de Chavannes que nous avons éliminée parce que cela mérite effectivement une attention particulière de savoir de quel côté Romont doit être développé puisqu'il y a des zones d'activité sur les deux côtés. Donc, soit au Nord et au Sud et vous avez raison de dire qu'il faut évaluer la situation. Mais le projet tel que présenté ne le mérite en rien.

M. le Député Michel Losey a posé des questions importantes. Tout d'abord l'amélioration des faiblesses et quel en sera le prix? Personnellement, je rappelle que je n'ai cité aucune faiblesse de ce projet. J'ai simplement essayé d'analyser la situation suite aux remarques des opposants que j'ai eu l'occasion de rencontrer. J'ai notamment cité qu'à la montée de Mézières, il serait possible de faire une piste cyclable. J'ai été clair à l'entrée en matière, il est exclu d'en faire deux. Cela serait une des possibilités. Mes services m'ont confirmé que cela ne comporte pas de frais supplémentaires. Je reste tout de même persuadé que le projet présenté est largement le meilleur, d'ailleurs l'intervention du député Rime le démontre. Je rappelle encore une fois que j'ai eu l'occasion de rencontrer les opposants et des agriculteurs ici présents et que pour moi la situation est claire: on ne peut pas faire un projet avec une route de 13 ou 14%. Le projet est à 8,6% et je peux vous assurer que je m'engage à ce que cela soit respecté si le projet se réalise. Pour moi c'est une évidence même. On sait que dans les remaniements, il y a des routes qui sont beaucoup plus pentues que ça, mais je crois que c'est une route qui devrait être utilisée comme chemin de débord: on ne peut pas mettre davantage de pente. Je précise que la route cantonale actuelle fait déjà 7%.

Concernant la problématique de M. le Député Losey sur le saucissonnage du projet. Je crois que la situation est claire. D'ailleurs cela répond à plusieurs députés sur ce passage à niveau. Je rappelle que nous avons étudié six variantes de contournements pour les éléments que j'ai eu l'occasion de citer, à savoir plus de 23 millions de francs seulement pour le contournement de Vuisternens. Je crois que l'on n'était pas crédible, d'ailleurs la commission l'a parfaitement relevé et je vous assure qu'aujourd'hui je n'ai pas donné d'ordre à mes services – ni le Conseil d'Etat – pour étudier une autre variante. Cela pourrait être compris comme un saucissonnage, ce n'est pas le cas. Les contournements ont été clairement mis dans le postulat et vous trouvez Vuisternens dans le rapport sur le postulat que je viens de citer tout à l'heure et qui sera analysé dans son ensemble.

Néanmoins, je l'ai dit à l'entrée en matière, il y a le projet RER et il y a un postulat de MM. les Députés Buchmann et Rey. J'ai expliqué tout à l'heure la vision des choses: nous devons répondre de manière circons-

tanciée à ce postulat en ayant tous les éléments que j'ai cités tout à l'heure et que je ne vais pas répéter. En clair, il n'y a pas de saucissonnage dans ce projet. Le passage ne fait pas partie de ce message et il n'y a rien en route actuellement. On verra lorsque le Conseil d'Etat se prononcera sur ce postulat. C'est un élément important de dire qu'il n'y a pas de saucissonnage. Ceci me permet d'anticiper sur les amendements qui vont venir tout à l'heure et auxquels bien sûr je m'opposerai – vous n'en serez pas surpris – parce qu'on ne peut pas dans un décret dire qu'on va faire encore des études pour un passage à niveau alors qu'il ne fait pas partie de ce projet. Il faut être cohérent! Et puis, cela amènerait à dire très clairement: on analyse ce projet de passage à niveau et puis on le réalise dans le cadre de ce projet, mais on vient clairement au référendum financier. Je rappelle que le référendum financier obligatoire se situe – je n'ai pas les chiffres exacts – à environ 33 millions. J'espère avoir clairement répondu à M. le Député Losey.

Concernant M. le Député Genoud, parfaitement d'accord avec vous sur la sécurité! D'ailleurs j'ai cité le rapport et en cela on avait posé la question en commission: pourquoi une berme centrale aussi large? On avait répondu, et d'ailleurs ceci est noté dans le procès-verbal si mes souvenirs sont bons – on peut le vérifier, M. le Député. Vous avez insisté sur la visibilité de cette berme centrale, je crois que c'est important pour les motards et d'ailleurs on a vu à quelle vitesse roulaient les gens lorsque l'on était sur place (la réflexion a été faite qu'il y en a même qui dépassaient sur la ligne blanche). Je crois que c'est important d'insister sur cette sécurité. Cela a été pris en compte.

Ensuite, vous avez insisté pour dire qu'il n'y a pas assez dans les «divers». Je rappelle que les chiffres n'émanent ni de moi ni de mes services mais des bureaux d'ingénieurs. J'espère une fois vous contredire, mais vous savez ma philosophie sur les mandataires. Vous savez en tout cas mes points d'interrogation que j'ai eu plus d'une fois l'occasion d'exprimer.

Vous avez aussi cité le projet Bossonnens–Châtel-St-Denis. Lorsque je suis arrivé à la Direction, les pistes cyclables n'étaient pas d'actualité et j'avais indiqué à mes services que je souhaitais que Romont–Vaulruz prenne en compte les pistes cyclables, comme cela avait été fait à Châtel-St-Denis. Je trouve que c'est un projet qui est bien réalisé, les gens sont satisfaits et je crois qu'on peut dire aussi si on prend cet exemple: une fois que ce projet glânois sera réalisé, les gens de la région seront aussi satisfaits.

M. le Député Butty a aussi relevé que les plans dataient et que cette route de débord serait inutilisable. Je suis désolé M. le Député Butty, je suis obligé de vous dire que les plans ne dataient pas. C'est vrai que des éléments qui ne sont pas sur le plan du cadastre ne figurent pas sur les plans. Le reproche qu'on peut faire et que j'ai fait moi-même au mandataire: pour un projet définitif, on aurait dû aller sur le terrain. Cela concerne les Carrys, j'ai eu l'occasion de m'expliquer concernant les Carrys, j'aurais encore l'occasion de m'expliquer tout à l'heure par rapport à votre amendement. Pour moi, la situation est claire: nous avons rencontré les gens là-bas. Tout n'est pas réglé. Je leur ai même dit de faire une opposition de principe car,

comme nous l'avons dit sur place, cela doit encore être analysé pour y répondre définitivement. Mais encore une fois, ça ne va pas augmenter les coûts dans ce secteur car il y a des éléments qui ont été pris en compte. Il y a une présélection qui est demandée pour l'accès aux chemins de débord. Les discussions, comme je l'ai dit tout à l'heure, ont été totalement constructives, donc encore une fois, les plans ne dataient pas, la situation est claire.

Je termine en répondant au député maire de Vaulruz, M. le Député Jordan. J'ai constaté que malheureusement il a retourné sa veste parce qu'à l'époque il achetait la paille chez Godel à Ecublens et maintenant il l'achète chez Pierrot Page. Mais pour aujourd'hui je pense qu'il aura l'occasion encore une fois de changer: il pourra certainement négocier le char de paille qui est devant le Grand Conseil. J'en ai terminé.

– L'entrée en matière n'étant pas combattue, il est passé directement à la lecture des articles.

Première lecture

ART. 1

– Adopté.

ART. 2

– Adopté.

ART. 3

La Présidente. Nous sommes en possession d'un amendement déposé par M. le Député Dominique Butty que je vais vous lire, concernant l'art. 3 alinéas d et e nouveaux: «d) de l'étude du tracé définitif du tronçon «passage à niveau de Vuisternens-devant-Romont – Romont», pour ce qui concerne l'entier des chemins de débord et de la correction du virage de l'église», et «e) de l'étude de la faisabilité de l'aménagement de la zone du «Reposoir» tant au point de vue des éléments constitutifs que de la sécurité.»

Butty Dominique (PDC/CVP, GL). On va dédramatiser un petit peu les débats. La Glâne a donné son meilleur paysan pour en faire un excellent député. Elle a donné son meilleur député pour en faire un excellent conseiller d'Etat. Cependant, et ça se gâte, le projet que nous devons voter ne résout pas le passage à niveau de Vuisternens – vous en avez entendu parler jusqu'à plus soif. Cet immense point noir, il faudra lui trouver une solution à très court terme, en raison du RER. Nous pourrions franchir la ligne en passage sous-voie à l'extérieur du village, longer la ligne jusqu'à Villaraboud ou franchir la ligne en passage sous-voie à l'intérieur du village. Si nous choisissons les deux premières possibilités, la démolition du Café du Cerf et les chemins de débord perdent de leur utilité. Pour le dos d'âne du Reposoir, je suis malheureusement un politicien de milice! je ne savais pas que, suite aux différentes interventions, les services allaient mettre les bouchées doubles et résoudre le problème du Reposoir mais, s'il faut compter sur des oppositions, j'aimerais mieux que ce soit déjà inscrit par mon amendement.

Voilà, pour ce qui est des principes généraux. En ce qui concerne le Café du Cerf, je trouve que, pour les autorités, c'est toujours plus agréable de garder une seule et même ligne. Le Conseil d'Etat propose de raser le bâtiment du Cerf qui est un bâtiment protégé. Et il décide de raser ce bâtiment pour des questions de viabilité, terme scientifique et très professionnel appelé à la rescousse puisque le virage n'est pas dangereux. Je n'aimerais pas être le préfet – je ne savais pas ce matin qui serait le futur préfet – qui devra appliquer la police des constructions dans son district. Il faudra expliquer aux propriétaires de maisons protégées que les velux et les nouvelles fenêtres en façade ne participent pas à la viabilité de leur bâtiment. Je ne saurais terminer mon laïus sans vous expliquer que, depuis la décision du Conseil d'Etat de passer au projet proposé ce jour, donc de passer de 55 millions à 26 millions pour mon district, je me suis battu pour obtenir plus et mieux. Les tentatives des autorités et du préfet pour me faire passer pour un renégat apache m'ont personnellement déçu et personnellement éprouvé. Cependant, je vous demande donc d'accepter mon amendement.

Buchmann Michel (PDC/CVP, GL). Cet amendement est lié à un problème fondamental mais qu'on va retrouver dans tout le canton de Fribourg, c'est le problème des croisements rail-route liés au développement du RER. Je crois qu'après le débat d'aujourd'hui, le Conseil d'Etat a compris que ce Grand Conseil attend une réponse sérieuse au postulat que j'ai déposé à l'époque avec mon collègue Benoît Rey, à l'époque signifiant au mois de janvier de cette année. Donc, on sentait que le problème était là, on sentait que ce problème devait être résolu, mais dans le cadre du projet RER et non dans le cadre du projet d'une route Romont–Vaulruz. Parce que le problème des croisements rail-route est un problème fribourgeois. Il y a plusieurs endroits où ce problème se pose et il est inimaginable de développer un projet RER qui ne règle pas ce problème important de fluidité du trafic. Je crois qu'il faut maintenant arrêter la discussion autour de cette affaire. Il faut attendre la réponse du Conseil d'Etat. Je n'ose pas imaginer que cette réponse ne soit pas favorable. De toute façon, si elle ne l'était pas, le Conseil d'Etat sait à quoi il doit s'attendre. Il y aura des motions pour exiger que ces problèmes soient résolus.

Maintenant, j'aimerais soulever un autre problème. Quand je lis le titre du décret qui nous est proposé, je vois un problème lié aux amendements que propose mon collègue Dominique Butty. Nous ouvrons en effet avec ce décret un crédit d'engagement pour l'aménagement d'une route et pour tenir compte des études et des acquisitions de terrain ayant eu lieu, pour un montant de 6,1 millions de francs selon la page 1 du message, pour finir à un montant final de 26,2 millions de francs. L'article 3 dit que ce montant peut fluctuer pour des raisons techniques qui sont décrites sous les lettres a), b) et c).

Mon collègue propose maintenant de permettre l'évolution vers le haut de ce montant de 26,2 millions, sous l'influence de nouvelles études pour de nouvelles éventuelles variantes ou solutions de problèmes. Il s'agirait, en cas d'acceptation d'une telle proposition, d'un précédent unique, ouvrant la porte lors de l'ac-

ceptation d'autres décrets financiers, à des incertitudes financières difficilement compatibles avec une saine gestion des projets de l'Etat. Je constate, d'autre part, qu'il faudrait aussi changer le titre du décret car il ne correspondrait plus au contenu du décret. Mais, je ne propose surtout pas de nous avancer vers ce type de solutions pour d'évidentes raisons de contrôle des coûts de tout projet lié à un quelconque décret qui nous sera proposé à l'avenir. Je vous demande de ne pas accepter les amendements proposés. Il s'agit-là d'une question de principes, principes auxquels il ne faut pas déroger.

Le Rapporteur. La Commission des routes et cours d'eau n'a pas eu connaissance de ces amendements lors de sa séance. Par conséquent, au nom de la Commission, je vous demande de maintenir les articles tels que proposés et de vous en tenir à l'explication qu'a donnée le député Buchmann sur cette problématique.

Le Commissaire. Permettez-moi de rappeler, encore une fois si besoin est, que le passage à niveau ne fait pas partie du projet. Je rappelle aussi que six variantes ont été étudiées pour le contournement de Vuisternens, non seulement pour le passage à niveau mais pour l'ensemble de Vuisternens. C'était une volonté de la commune. Les résultats ont démontré en termes de coûts-opportunités que ce n'était pas réalisable. C'est vrai qu'il y a la problématique du RER, nous l'avons expliquée tout à l'heure. Je ne peux pas anticiper la réponse du Conseil d'Etat par rapport à cette situation.

M. le Député Beyeler a indiqué tout à l'heure en préambule que le projet, en l'état des connaissances, ferait qu'avec le doublement, les barrières seraient fermées une minute supplémentaire par heure. Les députés pourront se prononcer sur le rapport sur ce postulat comme l'a dit tout à l'heure le député Buchmann.

J'en viens maintenant à la problématique du café du Cerf. Le député Butty a indiqué que c'était un bâtiment protégé. Rassurez-vous, nous avons discuté de son maintien. Pourquoi en avons-nous discuté? Parce qu'il y avait des réactions de la région, notamment des transporteurs – j'ai aussi par le passé conduit des poids lourds: les poids lourds ne se croisent pas, ils doivent s'arrêter à ce carrefour alors bien sûr, il y a un peu d'accidents graves car les gens doivent quasiment s'arrêter. C'est une des raisons – pour ceux qui ont eu l'occasion de voir les plans – qui ont fait que nous n'avons pas mis une courbe extrêmement rapide pour éviter que les gens aillent trop vite. Par contre, ça améliore largement la visibilité ou la lisibilité, d'une part, et d'autre part, des pistes cyclables sont aussi intégrées sur ce secteur ainsi que des trottoirs, sauf erreur de ma part.

Donc, si on trouve une solution pour le passage à niveau, je peux vous assurer qu'il ne se fera pas par un contournement il se fera par un travail – d'ailleurs, j'ai appris dernièrement qu'il y avait même un travail de diplôme qui se fait actuellement pour résoudre le problème du passage mais il se résoudra sur le site en tant que tel. Je n'ai pas de preuves parce qu'il faut l'analyser. Par conséquent le rasage du Cerf restera une nécessité. Pour moi c'est une évidence.

Quand M. le Député Butty parle d'arriver par Villaraboud, je crois qu'il faut être clair aussi là-dessus, permettez-moi de dire que ce n'est pas réaliste de créer un nouveau tracé parce que la route actuelle qui va de Vuisternens à Romont va rester. Si l'Etat propose un nouveau tracé, cette route devrait être reprise par les communes. Inutile de vous dire que les communes ne seraient jamais d'accord. On peut discuter sur le fond. D'ailleurs, la commission a parcouru le tracé actuel de Vuisternens–Villaraboud puisque le député Butty nous avait transmis une carte sur ses intentions. La commission a clairement dit que ce n'était pas réaliste. Enfin, je crois qu'il faut être clair là-dessus. Donc, par conséquent, sous ces angles-là, je propose clairement de refuser les amendements, notamment aussi en ce qui concerne les Carrys, le député Butty ayant dit tout à l'heure qu'il fallait le laisser par souci de sécurité. Je vous assure que les discussions que nous avons eues sur place ne changent pas le projet. On a démontré que c'était la meilleure solution; on ne va donc pas faire d'étude supplémentaire. On va simplement examiner l'opportunité de mettre une présélection pour les chemins de débord et le départ depuis une maison en direction de Bulle. Mais le système en tant que tel ne change pas. La situation est claire.

Sous l'angle de la légalité, je rappelle que l'art. 3 est inscrit dans ce décret pour tenir compte, notamment de l'évolution des coûts de la vie, de l'évolution de l'indice des prix et de l'augmentation ou de la diminution officielle des prix, donc cela signifie que l'on peut augmenter le crédit en tant que tel mais cela ne prévoit pas des études supplémentaires. Je pense que des études supplémentaires, comme le propose le député Butty, ce n'est pas cohérent parce que l'on pourrait le dire et là je reviens à la remarque du député Losey: on fait des études supplémentaires qui ne sont pas chiffrées, avec des coûts que l'on ne connaît pas. Cela signifie qu'on se trouverait probablement au-dessus du montant limite pour le référendum financier obligatoire. Par conséquent c'est la logique même que cette proposition d'amendement n'est pas cohérente et est illégale. Je vous propose par conséquent de refuser clairement cet amendement et je répète à M. le Député Butty qu'il aura l'occasion, suite à la présentation du postulat ou à la réponse au postulat cité tout à l'heure, de revenir à charge par une autre intervention parlementaire.

– Au vote, l'amendement Butty, opposé à la version initiale du Conseil d'Etat, est refusé par 67 voix contre 20 et 8 abstentions.

Ont voté en faveur de l'amendement Butty:

Brodard V. (GL, PS/SP), Butty (GL, PDC/CVP), Clément (FV, PS/SP), Corminbœuf (BR, PS/SP), Duc (BR, ACG/MLB), Frosard (GR, UDC/SVP), Gavillet (GL, PS/SP), Gendre (SC, PS/SP), Girard (GR, PS/SP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Jelk (FV, PS/SP), Krattinger (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Repond (GR, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Rime (GR, PS/SP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Thévoz (FV, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP). *Total: 20.*

Ont voté en faveur de la version initiale du Conseil d'Etat:

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Andrey (GR, PDC/CVP), Bachmann (BR, PLR/FDP), Badoud (GR, PLR/FDP), Berset (SC, PS/SP), Beyeler (SE, ACG/MLB), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Bourgnicht (FV, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Brönnimann (SC,

UDC/SVP), Brunner (SE, PS/SP), Buchmann (GL, PDC/CVP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Collomb (BR, PDC/CVP), Cotting (SC, PLR/FDP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Weck (FV, PLR/FDP), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel (SE, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Gander (FV, UDC/SVP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Genoud (VE, UDC/SVP), Glardon (BR, PDC/CVP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Ith (LA, PLR/FDP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johnner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Kuenlin (SC, PLR/FDP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Marbach (SE, PS/SP), Menoud E. (GR, PDC/CVP), Morand (GR, PLR/FDP), Page (GL, UDC/SVP), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Pittet (VE, PS/SP), Rapporteur (,), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Roubaty (SC, PS/SP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP), Schuway R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Studer A. (SE, PDC/CVP), Thalmann-B (LA, UDC/SVP), Thürler (GR, PLR/FDP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Zadory (BR, UDC/SVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 67.*

Se sont abstenus:

Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Bourguet (VE, PDC/CVP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Mutter (FV, ACG/MLB), Savary (BR, PLR/FDP), Stempfeli (LA, PDC/CVP), Studer T. (LA, PDC/CVP), Wicht (SC, PLR/FDP). *Total: 8.*

– Adopté selon la version initiale du Conseil d'Etat.

ART. 4

– Adopté.

ART. 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

– Adoptés.

– La première lecture est ainsi terminée. Comme il n'y a pas d'opposition, il est passé directement à la deuxième lecture.

Deuxième lecture

ART. 1 À 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

– Confirmation de la première lecture.

– La deuxième lecture est ainsi terminée. Il est passé au vote final.

Vote final

– Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, sans modification, par 85 voix contre 4. Il y a 6 abstentions.

Ont voté oui:

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Andrey (GR, PDC/CVP), Badoud (GR, PLR/FDP), Berset (SC, PS/SP), Beyeler (SE, ACG/MLB), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Bourgnicht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Brodard V. (GL, PS/SP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Brunner (SE, PS/SP), Buchmann (GL, PDC/CVP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Clément (FV, PS/SP), Collomb (BR, PDC/CVP), Cotting (SC, PLR/FDP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Weck (FV, PLR/FDP), Duc (BR, ACG/MLB), Ducotterd

(SC, PDC/CVP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel (SE, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Gander (FV, UDC/SVP), Gavillet (GL, PS/SP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Gendre (SC, PS/SP), Genoud (VE, UDC/SVP), Girard (GR, PS/SP), Glardon (BR, PDC/CVP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Ith (LA, PLR/FDP), Jelk (FV, PS/SP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Kuenlin (SC, PLR/FDP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud E. (GR, PDC/CVP), Morand (GR, PLR/FDP), Page (GL, UDC/SVP), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Pittet (VE, PS/SP), Rapporteur (,), Repond (GR, PS/SP), Rime (GR, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Roubaty (SC, PS/SP), Savary (BR, PLR/FDP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfeli (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, PDC/CVP), Studer T. (LA, PDC/CVP), Thalmann-B (LA, UDC/SVP), Thomet (SC, PS/SP), Thürler (GR, PLR/FDP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Wicht (SC, PLR/FDP), Zadory (BR, UDC/SVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 85.*

Ont voté non:

Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Frossard (GR, UDC/SVP), Mutter (FV, ACG/MLB), Schorderet G (SC, UDC/SVP). *Total: 4.*

Se sont abstenus:

Bachmann (BR, PLR/FDP), Corminboeuf (BR, PS/SP), Losey (BR, UDC/SVP), Raemy (LA, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Thévoz (FV, ACG/MLB). *Total: 6.*

Projet de décret N° 180 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la réalisation d'un réseau radio cantonal de sécurité (POLYCOM-Fribourg)¹

Rapporteur: **Jean-Denis Geinoz** (PLR/FDP, GR).

Commissaire: **Erwin Jutzet**, Directeur de la sécurité et de la justice.

Entrée en matière

Le Rapporteur. Nous allons donc traiter ce projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la réalisation d'un réseau radio cantonal de sécurité qui s'intitule POLYCOM. De quoi s'agit-il? POLYCOM est un réseau national de sécurité. Je rappelle qu'il a été approuvé par le Conseil fédéral déjà en 2001. A ce jour, 12 cantons ont ce système et ce réseau en exploitation. Douze autres sont en phase de réalisation et uniquement deux cantons doivent encore se prononcer pour l'adoption de ce réseau, dont le canton de Fribourg.

Quels sont les buts poursuivis avec ce système? Il s'agit d'un réseau qui va couvrir l'ensemble de la Suisse en communications radio. Il est principalement là pour la sécurité et le sauvetage, et les premières intéressées sont les forces de police, mais peuvent se greffer sur ce système, les pompiers, les services d'intervention sanitaire ou par exemple la protection civile.

J'en viens aux spécificités techniques. Nous sommes absolument liés et ce réseau est identique pour tous

les cantons. Les appareils sont achetés à une maison française en bloc, donc le canton n'a aucune liberté de manœuvre. Il est marqué dans le décret que la maintenance est assurée jusqu'en 2025. Mais comme vous le savez tous, dans ces réseaux, ce sont principalement des logiciels qui les font fonctionner et naturellement ceux-ci vont évoluer, en tout cas à partir de cette date-là.

Qu'en est-il du réseau fribourgeois actuel? Le réseau radio fribourgeois de la police et utilisé par cette dernière est vieux et date de 1976. Je rappelle que sa fin d'exploitation arrive à expiration en 2013, donc il est judicieux que nous nous occupions maintenant de son remplacement. Et puis enfin, ce nouveau réseau va assurer l'interopérabilité avec les autres cantons suisses. Qu'en est-il du coût? Le coût global pour le canton de Fribourg est de 35 millions, dont 11 millions pour la Confédération, 2 millions pour des tiers et nous devons approuver un décret portant sur une somme, presque équivalente à la route Romont-Vaulruz, de 22,274 millions.

En résumé, toutes les questions pointues que nous avons dans le cadre de la commission ont trouvé une réponse. Nous sommes, avec le canton de Zoug, le dernier canton à nous doter de ce système, donc c'est impératif. L'ensemble de la commission nommée pour ce décret vous propose d'entrer en matière, ce que nous avons fait à l'unanimité.

Le Commissaire. Je tiens tout d'abord à remercier la commission et son président pour la bonne discussion que nous avons en commission et pour son soutien. Dépenser presque 36 millions de francs, ce n'est vraiment pas de gaieté de cœur que le Conseil d'Etat le fait, surtout quand on voit qu'il s'agit là d'un projet qui n'est pas tellement visible, contrairement à une route ou à un bâtiment. De plus, les dépenses ne seront pas faites à Fribourg, car ces équipements et ces installations nous viendront notamment de France et d'Allemagne. Cela dit, nous n'échapperons pas à cette dépense. Le président de la commission vous l'a dit, nous sommes, avec le canton de Zoug, le seul canton qui n'ait pas encore fait les démarches nécessaires en vue d'installer ce système POLYCOM. C'est en 2001 que le Conseil fédéral avait décidé de créer ce réseau radio national de sécurité. Ça a commencé avec les cantons frontaliers, notamment avec les Grisons. Et petit à petit, tous les cantons ont suivi et ont été obligés de suivre.

Sur le marché, il y avait d'autres systèmes, même des systèmes plus avantageux à un certain moment, mais on n'a pas le choix, il faut choisir POLYCOM pour que nous soyons compatibles avec les autres cantons et avec les autres systèmes de sécurité. D'ailleurs, la Confédération ne verse des subventions que si on choisit POLYCOM. Les subventions pour les frais d'investissement se montent quand même à 40% et pour pouvoir bénéficier des subventions fédérales, nous devons respecter le délai de 2012–2013. D'ailleurs, le Conseil d'Etat, déjà avec mon prédécesseur, a retardé à plusieurs reprises cette dépense dans le plan financier. Maintenant, on l'a inscrite pour 2011–2012. Ce retard a aussi provoqué des avantages, des fois il faut oser attendre – «Eile mit Weile» – parce que nous avons

¹ Message pp. 707ss.