

Conseil d'Etat, en sa qualité d'administrateur, devra donc donner la préférence à l'intérêt supérieur de la société plutôt qu'à celui de l'actionnaire qu'il représente, en l'occurrence celui de l'Etat. La violation de cette règle pourrait ainsi le rendre responsable.

Accepter ce postulat poussera donc le Conseil d'Etat à réfléchir à toutes les solutions possibles en matière de gouvernance d'entreprise publique, de déterminer si les fonctions de conseiller d'Etat et d'administrateur sont toujours aussi compatibles ou si le fait de désigner certains hauts fonctionnaires serait plus approprié. Le rapport qui en résultera pourra répondre à ces questions et ainsi poser de nouvelles bases qui définiront clairement toutes les règles en la matière.

Je vous remercie par conséquent de suivre l'avis du Conseil d'Etat et de bien vouloir accepter ce postulat.

**Corminbœuf Pascal, Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts.** Vous le savez, dans les grandes manœuvres d'aujourd'hui, que ce soit dans le monde bancaire – la Banque Cantonale –, dans le monde de l'énergie – le Groupe E –, dans le monde des transports – les TPF – quel est le rôle respectif des délégués élus par le Conseil d'Etat, des délégués élus par le Grand Conseil? Quelle est leur responsabilité? Est-ce que l'intérêt de l'entreprise en main publique est le même que l'intérêt du canton? Autant de questions que vous vous êtes sûrement déjà posées et je rassure M. le Député Glardon qui a dit que le Conseil d'Etat devra réfléchir; il réfléchit déjà! On a consacré toute une matinée à ce problème-là déjà au mois de mars et avec l'avis de différents professeurs. C'est un sujet particulièrement intéressant et brûlant parce que, des fois, les délégués du Conseil d'Etat et du Grand Conseil peuvent être en porte-à-faux avec certains intérêts à long terme du canton. Je crois que ce rapport va mettre un peu de lumière sur ce paradoxe où parfois le cœur balance entre l'intérêt de l'entreprise et l'intérêt du canton. Je crois que se poser cette question est des plus utile. Le rapport sur ce postulat, que vous allez probablement accepter comme vous le propose le Conseil d'Etat, vous permettra de faire un peu de lumière sur ses rôles qui sont parfois relativement ambigus.

Je vous donne un exemple. Le canton de Fribourg m'a délégué dans le conseil d'administration des Sucreries d'Aarberg. Quel est l'intérêt du canton de Fribourg? Est-ce que son intérêt c'est de vendre les actions pendant qu'elles sont à un bon prix ou bien est-ce que c'est qu'on puisse continuer à faire cette culture dans le pays? Il y a toute l'ambiguïté de la réponse là-dedans pour ne donner qu'un seul exemple que je vis avec votre collègue Michel Losey.

Donc, voilà ce que le Conseil d'Etat vous propose, c'est de faire l'état de la situation et nous souhaitons que le débat ait lieu dans cette enceinte aussi pour clarifier les rôles de chacun et clarifier aussi l'intérêt supérieur du canton.

– Au vote, la prise en considération de ce postulat est acceptée par 86 voix contre 0. Il y a 1 abstention.

*Ont voté oui:*

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), 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), Boschung M. (SE, PDC/CVP), Bourgnicht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Cotting (SC, PLR/FDP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), 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), Fürst (LA, PS/SP), Gander (FV, UDC/SVP), Ganiotz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Gendre (SC, PS/SP), Girard (GR, PS/SP), Glardon (BR, PDC/CVP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hänni-F (LA, PS/SP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Ith (LA, PLR/FDP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud E. (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), Piller A. (SE, UDC/SVP), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Repond (GR, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Romanens A. (VE, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Roubaty (SC, PS/SP), Savary (BR, PLR/FDP), Schnyder (SC, PS/SP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet E. (SC, PDC/CVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfel (LA, PDC/CVP), Studer T. (LA, PDC/CVP), Suter (SC, ACG/MLB), Thalman-B (LA, UDC/SVP), Thévoz (FV, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP), Thürler (GR, PLR/FDP), Tschopp (SE, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Wicht (SC, PLR/FDP).  
Total: 86.

*S'est abstenu:*

Corminbœuf (BR, PS/SP). Total: 1.

– Cet objet est ainsi transmis au Conseil d'Etat pour qu'il lui donne la suite qu'il implique.

## Projet de loi N° 149

**modifiant la loi sur les routes (aménagement de bandes et pistes cyclables)<sup>1</sup>**

Rapporteur: **Jean-Daniel Wicht (PLR/FDP, SC).**

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

### Entrée en matière

**Le Rapporteur.** La commission parlementaire s'est réunie le 23 septembre 2009 pour traiter ce projet de loi visant à modifier la loi sur les routes pour rendre obligatoire l'aménagement de pistes et bandes cyclables le long des routes cantonales. Ce projet de loi fait suite à la motion de nos collègues Edgar Schorderet et René Thomet, acceptée par le Grand Conseil le 2 décembre 2008.

Le jour précédent la séance de notre commission, l'association Pro Vélo a déposé une pétition demandant l'extension des aménagements en faveur des cyclistes, pétition ayant réuni 18 500 signatures en Suisse romande, dont 2605 dans le canton de Fribourg, et déposée à la Chancellerie d'Etat.

<sup>1</sup> Message pp. 1671ss.

Récemment, dans le Grand Fribourg, un accident tragique ayant causé la mort d'un enfant circulant à vélo, nous rappelait abruptement que les autorités communales comme cantonales doivent prendre toutes les mesures afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route en regard de l'augmentation constante du trafic. Le thème de la sécurité a été largement débattu au sein de notre Commission parlementaire. Un membre souhaitait donner plus de force au projet de loi en rendant obligatoire l'élargissement de la route cantonale, tout en rejetant les solutions plus économiques au moyen d'un seul marquage de la bande cyclable, comme c'est le cas entre autres entre Giffers et Tentlingen. Cette solution peut dans certains cas, selon un rapport d'experts, améliorer considérablement la sécurité, mais dépend de plusieurs facteurs, dont le nombre de véhicules, la largeur des voies existantes, etc. Cette proposition de notre collègue de commission a été rejetée à une faible majorité. Que le choix se porte sur des bandes ou des pistes cyclables, voire d'autres mesures, la commission est convaincue que des actions ciblées doivent être menées parallèlement à la réalisation des infrastructures afin d'encourager le respect mutuel des usagers de la route. La commission constate une augmentation inquiétante de l'agressivité au volant. A noter encore qu'un poste sera ouvert au budget 2010 pour la réalisation de nouvelles pistes et bandes cyclables, assurant ainsi la transparence.

Vous devez encore savoir, chers collègues, que chaque année le canton entretient 2% de ses quelque 630 kilomètres de routes cantonales. S'il réalise pour chaque tronçon concerné une bande cyclable, il en coûtera 14 millions de francs annuellement. Plusieurs membres de la commission ont insisté sur le fait que l'obligation fixée dans le projet de loi devra être suivie de réalisations concrètes, ce à quoi le commissaire du gouvernement s'est engagé. L'obligation de réaliser des pistes ou bandes cyclables lors de travaux de construction ou d'entretien de routes cantonales aura le mérite de créer une réflexion systématique en amont de chaque projet.

C'est sur ces considérations que la commission, par huit voix sans opposition et une abstention, propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi.

**Le Commissaire.** La proposition de modification du texte légal par le message 149 fait suite à l'acceptation de la motion Schorderet et Thomet. Cette modification est, comme vous avez pu le constater, mineure en termes législatifs. Néanmoins, en termes budgétaires, elle a des conséquences importantes, le rapporteur de la commission vient de le relever. A cet effet, je vais préciser certains éléments.

Mais tout d'abord, permettez-moi un petit rappel. Nous avons environ 640 kilomètres de routes cantonales. La planification cantonale du réseau cyclable de 1995 prévoit la réalisation de 250 kilomètres de bandes et de pistes cyclables. C'est environ 3 kilomètres réalisés par année depuis l'adoption de cette planification.

Permettez-moi maintenant de vous donner quelques explications quant aux réalisations futures, je crois que c'est important de les préciser. Tout d'abord, nous avons l'entretien constructif qui est du fonctionnement et les travaux d'aménagement qui sont de l'investisse-

ment. Le rapporteur de la commission vient de préciser qu'on réfectionnait chaque année 2% des routes cantonales, ce qui correspond à 14 kilomètres. Donc, concernant l'entretien constructif de ces six dernières années, c'est 14 kilomètres en moyenne annuelle. Sur ces 14 kilomètres, environ un tiers – cela dépend des années –, soit 4,5 km sont des réfections. Une réfection, en termes techniques, c'est devoir refaire le coffre. Lorsque vous réfectionnez une route, dans l'esprit de la loi, lorsque vous refaites le coffre, eh bien, vous devez réaliser la piste cyclable. Lorsque vous posez un tapis, c'est peut-être différent, on le réalise parfois – on vient de le faire, je repréciserai l'endroit. Lors de ces travaux, il est bien sûr judicieux en même temps d'élargir pour pouvoir réaliser cette piste cyclable. Sur ces 4,5 km en moyenne, en vertu du projet légal proposé, nous devons réaliser une bande cyclable. Ceci représente, au prix moyen de 500 francs par mètre courant – c'est ce que nous connaissons –, un montant annuel de 2 250 000 francs. En ce qui concerne les travaux d'aménagement financés par le compte des investissements, il se situe en moyenne de ces six dernières années à 4,3 km. Ceci représente un investissement supplémentaire, environ un montant de 2 150 000 francs. Au total, ce sont 4 400 000 francs pour 8,8 km en moyenne annuelle, pour seulement un côté de la route. Evidemment, inutile de vous dire que c'est le double si vous voulez mettre des pistes de chaque côté et je prétend que ce n'est pas toujours nécessaire. Je vous expliquerai tout à l'heure comment on entrevoit d'aborder cette problématique.

Après, viennent bien entendu les exceptions. Nous allons prévoir ces exceptions dans la modification de la planification cantonale du réseau cyclable qui doit être revue. Dans ces exceptions, il y a par exemple le cas lorsque vous avez une route en parallèle qui peut servir de piste pour les vélos. Nous n'allons bien sûr pas investir à double. Je vous donne comme exemple, sur le projet en étude de Romont–Vaulruz, sur un secteur, il est prévu des routes de débord pour l'agriculture. Celles-ci serviront aussi pour les cyclistes. C'est de cette manière que le projet est prévu.

Dans ces exceptions, il y a aussi, comme le projet de loi le prévoit, les endroits techniquement trop difficiles ou trop onéreux.

Mais pour être clair sur cette problématique d'exceptions, respectivement de voir où on peut mieux passer, j'ai proposé à mes services d'examiner cette planification cantonale aussi avec l'ATE (Association Transport et Environnement) qui est à la base, comme vous le savez, de la carte de la Suisse à vélo. Comme cela, nous aurons une coordination claire, mais aussi en accord avec les spécialistes de cette problématique.

Maintenant, concernant la mise en œuvre de cette modification de loi, elle n'est pas aussi facile qu'on peut le penser au premier abord ou en discutant au Grand Conseil. Quand on aborde les problèmes de près, on constate qu'il y a des difficultés et si vous en voulez des preuves après la séance, vous pourrez bien aborder l'ingénieur cantonal, je crois qu'il devrait être présent, pour qu'il vous explique ces problèmes. Je vous en cite quelques-uns.

En effet, il faut parfois acquérir des terrains avec bien entendu des mises à l'enquête, un traitement des oppo-

sitions, l'enlèvement d'arbres avec des discussions interminables entre ceux qui veulent protéger les arbres et ceux qui veulent des pistes pour les vélos. Ce sont la réalité que mes services vivent et des exemples précis. Ensuite, il y a les problèmes de parois anti-bruits qui ont déjà été posées ou qui est en passe de l'être, etc.

Un autre élément: il faut aussi s'attendre dans notre canton à un puzzle, qui ne sera pas nécessairement beau à voir et qui va certainement aussi amener quelques critiques. En effet, lorsque vous faites une réflexion de route telle que je l'ai expliquée, elle se fait sur un kilomètre et ensuite vous n'avez plus rien. Donc, pendant 10, 15 ou 20 ans il y aura un puzzle, mais on ne pourra pas le faire autrement, même si on a la volonté d'avancer.

Un autre élément que nous vivons actuellement et que j'ai vécu lors de l'examen de ces pistes par mes services. C'est un cas concret qui se passe à Ursy. Il y a le déclenchement de la mise en œuvre du plan général d'évacuation des eaux, notamment la nécessité de construire un bassin de rétention suite au projet de construction d'une piste cyclable. Pour un projet, j'ai été informé que le débit du rejet au ruisseau ne doit pas dépasser 40 litres/seconde selon la législation et d'après les études qui le démontrent alors qu'aujourd'hui ce sont 240 litres/seconde. J'ai aussi appris et c'est intéressant de le savoir que cette piste cyclable prévue amène 11 litres d'eau supplémentaires par seconde. Vous allez me dire: «Mais pourquoi faire des frais?» Eh bien, cette problématique est déclenchée avec l'obligation d'investir. Dans la proportionnalité pour ce cas précis et compte tenu que nous ne disposons d'aucun crédit pour ce genre de travaux, j'ai pris la décision de ne pas entreprendre cet investissement pour l'instant, mais uniquement les pistes cyclables. En effet, le coût du bassin de rétention est plus élevé que la piste en tant que telle. Donc si je vous cite cela, c'est pour démontrer que ce n'est pas aussi simple qu'on peut le penser au prime abord, comme je l'ai signalé tout à l'heure. Néanmoins, j'ai demandé au Service des ponts et chaussées et au Service de l'environnement d'examiner si d'autres cas similaires existent dans ce canton et de me proposer des priorités qui devraient tenir compte de la proportionnalité.

J'ai expliqué les quelques inconvénients que nous vivons dans ce domaine d'activité et que nous vivons avec plus d'acuité à l'avenir. Mais permettez-moi aussi de citer des exemples qui se passent très bien, notamment entre Grolley et Belfaux. L'Etat était propriétaire du terrain où nous avons élargi la route. Il y a eu peu de problèmes, une réalisation à 300 francs par mètre courant, sans problème, sans opposition puisqu'en vertu d'un article de la loi sur les routes, nous n'avons pas eu besoin de mise à l'enquête, vu que nous n'avons pas acquis de terrain. Prochainement, j'aurai l'occasion, au mois de décembre ou plus tard, de vous présenter le projet de dénivelé de St-Léonard, où nous prévoyons aussi deux pistes cyclables de chaque côté de la route, de 1,20 m.

En définitive, nous allons mettre en œuvre cette modification progressivement. Je crois que vous l'avez compris, on ne peut pas tout d'un coup arrêter les projets, les retarder de deux ans, parce que j'ai aussi des communes, respectivement des députés, qui intervien-

nent chez moi en me disant: «Depuis le temps qu'un projet est en route, quand allez-vous le réaliser?» Mais je vous informe que nous avons aussi retardé certains dossiers dans le but d'inclure des pistes cyclables. Pour votre information, dans le budget 2010, au niveau de l'entretien où il nous faudra 2,5 millions, nous avons un million actuellement pour le budget 2010. Mais il est évident que nous allons proposer d'augmenter ces budgets dans le but d'atteindre l'objectif fixé.

Avec ces considérations et explications, je vous invite à entrer en matière pour la modification de cette loi.

**Schorderet Edgar** (PDC/CVP, SC). Au nom de mon collègue député René Thomet et de moi-même, j'adresse d'abord mes félicitations au Conseil d'Etat et plus particulièrement à la Direction et aux collaborateurs de la DAEC, pour la rapidité avec laquelle ils ont traité ce sujet. La nécessité d'une extension des aménagements en faveur des cyclistes est incontestée et il est urgent dans notre canton de rattraper le retard. Certes, cette mesure, comme vous l'avez entendu, engendrera des coûts. Mais ceux-ci seront réduits si on les intègre dès la planification, de sorte que l'exécution des bandes cyclables puisse se faire lors des travaux de construction ou d'amélioration des tronçons concernés. Grâce à l'amélioration considérable de la sécurité de tous les utilisateurs de la route, ce qui, je vous le rappelle, a représenté le but principal de notre motion, le retour sur investissement est garanti. Il vaut la peine d'investir dans ce domaine.

D'autre part, une étude internationale le démontre, plus il y a de vélos sur la route, plus celle-ci est sûre. Ainsi, les infrastructures prévues devraient également inviter la population à s'adonner encore plus à ce moyen de déplacement.

Si aujourd'hui je suis satisfait de la mise en route du projet et des déclarations de bonne volonté du gouvernement, j'éprouve quand même quelques craintes, malgré que le conseiller d'Etat et commissaire vienne de faire encore des promesses nouvelles. Je vous rappelle que le canton dispose aujourd'hui déjà, et là je suis d'accord avec lui, de bases légales importantes pour effectuer ce travail. Il s'est engagé à plusieurs occasions dans le passé. Je cite seulement le plan directeur cantonal. Il y aurait beaucoup de citations à faire, mais je ne cite que celle-ci. Il est mentionné: «Le canton de Fribourg a établi une planification cantonale du réseau cyclable en 1995. Il y a donc 15 ans. Ce document vise à mettre en place un réseau cyclable cohérent, destiné au trafic pendulaire, entre les localités, etc.» Où en sommes-nous aujourd'hui? La situation a certes évolué mais elle est insuffisante. Et je ne souhaite pas que la décision que vous prendrez aujourd'hui reste un exercice alibi. Voici encore une citation du Conseil d'Etat: «Un horizon de planification d'au moins une génération pour le réseau cyclable fribourgeois», eh bien, ça ne peut pas être suffisant. On ne peut pas attendre toute une génération pour réaliser le gros de ce projet. J'attends donc que le Conseil d'Etat s'engage clairement, et je remercie M. le Conseiller d'Etat Georges Godel pour ses paroles ce matin, dès l'entrée en vigueur de la modification proposée. Enfin, je constate aujourd'hui une tendance à créer des chaussées à voie centrale banalisée, en allemand: les Kernfahrbahnen.

C'est notamment le cas entre Giffers et Tinterin, au niveau des routes cantonales. Si, dans le cas d'une commune comme Fribourg, une telle pratique peut s'imaginer lorsque le trafic est restreint, lorsque la part de camions et de transports publics est faible, avec une vitesse limitée, et que la chaussée ne peut en aucun cas être élargie, pourquoi pas? Mais cette façon de faire ne doit pas devenir la règle au niveau cantonal. La sécurité des cyclistes ne se règle pas par un simple exercice de peinture. Par cette modification de la loi, nous demandons au Conseil d'Etat de prévoir des bandes et pistes cyclables qui correspondent au gabarit prévu dans la norme pour ce genre d'aménagement. Je vous demande donc d'accepter l'entrée en matière et les modifications prévues pour cette loi. J'ai appris ce matin le dépôt de deux amendements, l'un de mon co-motionnaire, le député Thomet, et l'autre qui sera déposé par le député Moritz Boschung. Ce sont eux qui vous présenteront ces amendements et je vous demande également de soutenir ceux-ci.

**Kolly René (PLR/FDP, SC).** Le groupe PLR a traité ce projet de loi avec attention. Il faut relever que la motion qui est à l'origine de la modification de cette loi, la motion Schorderet et Thomet, a été acceptée par 76 voix contre deux. Ceci montre une volonté politique claire de ce parlement pour intensifier la densité du réseau cantonal des pistes et bandes cyclables. Cet engagement a des conséquences financières, mais aussi des conséquences en matière d'application. Certaines et certains des députés du groupe craignent que cette obligation bloque ou ralentisse des aménagements, des réfections de routes, là où la nature des lieux les rendrait trop difficiles ou trop onéreux. Avec cette remarque, le PLR soutient l'entrée en matière de ce projet de loi.

**Fasel-Roggo Bruno (ACG/MLB, SE).** Unsere Fraktion hat die vorliegende Botschaft Nr. 149 zum Gesetzesentwurf für die Änderung des Strassengesetzes (Radstreifen und Radwege) geprüft und ist für Eintreten mit folgenden Bemerkungen: Die Sicherheit aller Strassenbenützer, inklusive Invalidenfahrzeuge – ich spreche hier von Elektro-Rollstühlen –, muss oberstes Ziel sein. Heute und nicht erst morgen! Die Teststrasse Tentlingen–Giffers mit der Kernfahrbahn hat gezeigt, dass man auf dem richtigen Weg ist. Es wird langsamer überholt und die Radstreifen werden besser respektiert. Dies spricht für die Sicherheit. Ich habe trotzdem noch zwei Fragen an den Staatsrat. Erstens: Wie sieht der Staatsrat ein Konzept für den ganzen Kanton, für die Sicherheit der Strassenbenützer? Ich spreche hier für die Radfahrer und die selbstfahrenden Rollstühle. Zweitens: Wie sieht es mit dem genauen Terminplan zur Realisierung dieses Vorhabens aus? Aufgrund der Botschaft ist keine genaue Terminplanung vorgesehen. Sind es 2, 5, 10 oder 15 Jahre? Mit diesen Bemerkungen wird unsere Fraktion die Gesetzesänderung und die beiden Anträge der Kollegen Boschung und Thomet einstimmig unterstützen.

**Gander Daniel (UDC/SVP, FV).** Les aménagements de bandes et de pistes cyclables, notamment sur les

routes principales et à grand trafic, sont d'une nécessité évidente. Les voies permettront de mieux faire face à l'augmentation incessante du trafic motorisé et offriront une meilleure garantie de sécurité à tous les usagers. Dans cette optique, le groupe de l'Union démocratique du centre se dit favorable et soutiendra la modification telle qu'elle nous est proposée.

**Suter Olivier (ACG/MLB, SC).** Je me prononce à titre personnel en faveur du postulat qui nous est proposé. Ce postulat va résoudre une partie des problèmes des cyclistes, mais de manière à former un puzzle à travers le canton, alors qu'il existe un plan directeur depuis 1995. En 1995, c'est 250 km de pistes cyclables qui sont planifiées. 250 km à 500 mille francs le kilomètre représentent 125 millions de francs en tout. Je vous laisse faire le calcul par rapport à un objet qui a été un des sujets centraux de notre dernière session. Il s'agissait de près de 100 millions de plus pour la H189, alors que le montant pour les pistes cyclables s'élève à 125 millions de francs. Je vous laisse tirer les conclusions qui s'imposent.

**Thomet René (PS/SP, SC).** La modification de la loi sur les routes qui nous est soumise concrétise la motion que notre parlement avait largement acceptée. Elle a pour but non pas de stigmatiser les erreurs ou les mauvais exemples qui ont été montrés par le passé, mais de donner une impulsion nécessaire à l'aménagement de pistes et de bandes cyclables dans notre canton. De ce que l'on accusait d'idéologie écolo, on est passé à un constat irréfutable. La bagnole reine a perdu sa couronne. Le développement durable implique de réserver une grande place à la mobilité douce. Pour cela, il faut assurer la cohabitation des différents moyens de locomotion. Il faut surtout assurer la sécurité des usagers les plus faibles et éviter de poser des problèmes aux autres. Il est bien de se dire convaincu et d'avoir de bonnes intentions, il est encore mieux de le prouver par des actes. Aménager des pistes et bandes cyclables ne relève pas de la contrainte et du sacrifice. Je relève d'ailleurs, avec une très grande satisfaction, que le vocabulaire de M. le Conseiller d'Etat Godel a même évolué positivement entre la commission et le plénum. Nous lui proposons de bannir de son vocabulaire l'expression «à cause des cyclistes» et tout à l'heure il a bien dit: «pour tenir compte du problème et de l'importance de la mobilité douce et des pistes cyclables». Cette évolution, je souhaite que l'ensemble du parlement la fasse. L'importance du nombre de pétitionnaires dont il a été fait mention par le rapporteur n'est qu'une illustration supplémentaire de l'importance de ce phénomène.

La modification de la loi sur les routes qui nous est proposée est une magnifique occasion de promouvoir l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens, une occasion de favoriser une activité sportive et de loisirs, seul ou en famille, bénéfique pour la promotion ou le maintien de la santé. Les motionnaires ont voulu une solution qui offre une certaine souplesse pour traiter des situations problématiques. Avec mon co-motionnaire, nous avons défendu un amendement au sein de la commission. Il vous sera à nouveau présenté, car

c'est à une courte majorité que la commission l'a refusé. L'enjeu est bien de mettre une barrière de sécurité à une dérive de facilité. Cet amendement n'empêchera pas d'étudier des solutions particulières. Cependant, il faudra les justifier. C'est un élément sécuritaire à la fois pour les cyclistes et les automobilistes, voire surtout pour les chauffeurs de poids lourds que nous visons par notre proposition.

L'importance est de trouver en toute situation une solution satisfaisante. La possibilité d'exceptions ne saurait cependant constituer une excuse facile pour renoncer à des aménagements. Nous reconnaissons, comme M. Godel l'a reconnu auparavant, qu'il n'y a pas que des solutions simples. Vous le savez, les conseillers d'Etat et ce parlement le savent par dessus tout, dans toute chose, la difficulté ne doit jamais être une raison de renoncer.

Avec ces considérations, je vous invite à accepter le projet de loi qui vous est proposé et les amendements qui vous seront proposés tout à l'heure.

**Le Rapporteur.** Je constate avec satisfaction que l'entrée en matière n'est combattue par aucun groupe. Je reviendrai sur les amendements lors de la lecture des articles. Concernant les questions qui ont été posées par le député Bruno Fasel, je laisserai le commissaire du gouvernement répondre à la première question. En ce qui concerne la deuxième question, en relation avec les délais pour la réalisation de ces bandes ou pistes cyclables, il s'agira de les fixer dans le cadre du budget, lorsque l'on aura ce point à l'ordre du jour.

**Le Commissaire.** Je remercie l'ensemble des groupes qui acceptent l'entrée en matière. Sur les quelques remarques qui ont été faites, permettez-moi de m'exprimer de la manière suivante. Tout d'abord, M. le Député Schorderet a dit que l'on avait déjà les bases légales pour réaliser ces objectifs. C'est exact. Nous avons la planification cantonale qui prévoyait 250 kilomètres, M. le Député Sutter l'a aussi signalé, mais nous n'avons réalisé que 3 kilomètres par année. M. le Député Schorderet a également parlé de promesse. Rassurez-vous, je ne fais pas de promesse dont je sais que je ne pourrai pas la tenir. Dans ce domaine, j'ai fait mieux que des promesses, puisque, par exemple, Grolley et Belfaux ne sont pas considérés par cette évolution de la législation, puisque nous l'avons fait indépendamment d'une réflexion fondamentale. En clair, chaque fois que c'est possible, ma Direction, mes services et moi-même étudions et réalisons dans la mesure du possible. J'aimerais un rapport avec les chiffres que j'ai cités. Nous allons réaliser trois fois plus de bandes et de pistes cyclables par rapport à ce qui a été fait ces dix dernières années.

M. Kolly nous a indiqué qu'il y avait quelques remarques de la part de son groupe, dans le sens où les procédures vont être ralenties. Il est vrai que ceci va ralentir les procédures. J'ai cité des dossiers que nous avons retardés, mais dans la mesure où nous intégrons ces pistes ou bandes cyclables dès le départ du projet, une fois que ça roulera, il n'y aura plus de retard. Il faut admettre qu'il faudra un petit peu plus de temps au départ. La mise en œuvre se fera progressivement.

Je ne peux pas vous promettre aujourd'hui qu'en 2011 nous aurons 9 km de pistes cyclables. Je fais des promesses que je peux tenir, je ne fais pas celles que je ne peux pas.

M. le Député Bruno Fasel a posé la question si l'objectif de la planification cantonale était 2011, cette révision de la planification cantonale. En soi, puisqu'il est prévu de faire sur l'ensemble du réseau cantonal des pistes cyclables, il ne serait pas nécessaire de revoir cette planification. Lorsque l'on étudie les exceptions, respectivement des réseaux parallèles, il me paraît important et impératif de revoir cette planification, non seulement par les services de l'Etat, mais aussi avec l'ATE, qui est à la base de ce réseau de la Suisse à vélo. On démontrera par cette planification où il y a des exceptions, où l'on peut trouver des objectifs ou des réseaux parallèles, car il en existe parfois. Il n'est pas toujours nécessaire de le faire partout. Ce n'est pas quelque chose que ma Direction ou mes services vont imposer. Cela va se faire en collaboration avec l'ATE. C'est en tout cas ce que j'ai demandé à mes services. Pour terminer, M. le Député Thomet a signalé que ce n'est ni contrainte, ni sacrifice. Effectivement, je le remercie d'avoir soulevé ceci. J'aimerais simplement lui rappeler que si nous avons peur d'affronter la difficulté, personne ne serait dans cette salle.

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

#### Première lecture

ART. 1

ART. 54A AL. 1

**Thomet René (PS/SP, SC).** Comme je l'ai dit dans l'entrée en matière, il s'agit bien ici, avec mon co-motionnaire le député Schorderet, de mettre en quelque sorte une barrière de sécurité à une dérive de facilité. Je crois que nous avons montré dans notre proposition que nous avons laissé une marge d'appréciation possible pour traiter des cas difficiles, des cas particuliers que M. le Conseiller d'Etat Godel a relevés tout à l'heure. Par contre, nous n'aimerions pas que les investissements pour les bandes cyclables se limitent à un investissement de peinture.

Par cet amendement, nous voulons nous assurer que, chaque fois qu'il est possible, la bande cyclable ou la piste cyclable se fasse en augmentation du gabarit normal de la route, c'est-à-dire par un élargissement. C'est d'ailleurs ce qui est préconisé dans les aménagements normaux de pistes cyclables.

Je vous invite donc à soutenir cet amendement et à inscrire en fait dans ce projet de loi cette barrière de sécurité.

**Boschung-Vonlanthen Moritz (PDC/CVP, SE).** Je vous propose de compléter l'article 51 al. 1 du projet par une adjonction à la fin de l'article. Cette adjonction a les termes suivants: «*Dans ce cas – quand les constructions sont trop onéreuses ou ne conviennent pas du point de vue du lieu – une solution de remplacement est à envisager*».

Il s'agit en fait de rester conséquent et de ne pas oublier les cyclistes aux endroits où, pour leur sécurité, ils ont le plus besoin de pistes et de bandes cyclables. Si la construction de ces pistes n'est pas faisable pour des raisons d'aménagement ou de coûts, il faut, à mon avis, prévoir des solutions de remplacement. C'est l'idée de l'adjonction que je vous propose. Je cite l'exemple de la route de contournement de Guin qui, pour une grande partie, sera sous terre, dans un tunnel et où on ne peut pas donc construire une piste cyclable.

Avec mon amendement, je propose de chercher une solution de remplacement, ce qui est faisable, pas seulement dans le cas de Guin, mais certainement aussi dans beaucoup d'autres lieux dans le canton.

C'est pourquoi je vous invite à soutenir mon amendement.

Ich begrüße selbstverständlich die neue Gesetzesrevision, bin aber der Meinung, dass der vorgeschlagene Artikel 54 Abs. 1 nicht ganz konsequent zu Ende gedacht worden ist. Es ist wichtig und richtig, dass beim Bau von neuen Kantonsstrassen oder bei deren Korrektur oder Instandstellung Radwege und Radstreifen gebaut werden. Wir dürfen aber die Anliegen der Velofahrer und des Langsamverkehrs nicht ausgerechnet dort nicht mehr beachten, wo aus Sicherheitsgründen Radwege und Radstreifen am Nötigsten wären, also etwa bei Engpässen oder bei unübersichtlichen und gefährlichen Stellen. Mit meinem Ergänzungsvorschlag geht es mir darum, in solchen Fällen Ersatzlösungen anzustreben. Denn es besteht durchaus die Versuchung, dass man von Seiten der Planer eine Situation rasch als technisch zu schwierig oder zu teuer beurteilen könnte, und damit die Planung von Velo- und Radwegen beiseite schiebt. Mit meinem Zusatz möchte ich erreichen, dass man in jedem Fall zu Gunsten der Velofahrer nach Lösungen sucht. Lassen Sie mich dazu als Beispiel die geplante Umfahrungsstrasse von Düdingen anführen. Diese wird teilweise in einem Tunnel geführt und ist deshalb für Velofahrer nicht geeignet. Mit dem von mir vorgeschlagenen Zusatz möchte ich erreichen, dass man in diesem Fall eine Ersatzlösung ins Auge fasst, was ohne Weiteres machbar ist. Dadurch wird sowohl dem Anliegen des Gesetzes als auch den Bedürfnissen der Velofahrer und des Langsamverkehrs Rechnung getragen. Ich bitte Sie deshalb, meinem Ergänzungsvorschlag zuzustimmen.

**de Reyff Charles (PDC/CVP, FV).** Par mon intervention, je souhaiterais soutenir la proposition de notre collègue Boschung et combattre celle de notre collègue Thomet, comme je l'ai fait d'ailleurs en commission. En effet, en ajoutant dans le texte de loi la notion «ne restreignant pas le gabarit de la route», eh bien, on se ferme la porte à des solutions alternatives comme la chaussée à voie centrale banalisée dont on a déjà parlé à plusieurs reprises dans les discussions de ce matin! J'aimerais rappeler que cette mesure consiste à subdiviser la chaussée en une surface centrale de circulation, bordée de surfaces latérales réalisées sous forme de voies cyclables. Les conditions pour la réalisation d'une telle Kernfahrbahn, outre la largeur de la chaussée, c'est le trafic journalier moyen ainsi que la part de trafic poids lourds qui sont les paramètres essentiels pour décider la mise en place d'une telle chaussée.

En soutenant l'amendement de notre collègue Thomet, nous nous enlevons clairement la possibilité de faire appel à ce genre d'alternative. Il est clair que l'on peut discuter de la confiance que l'on a ou que l'on n'a pas dans les services de l'Etat mais je pencherais plutôt pour la confiance dans ce dossier en étant certain que le SPC ne va pas chercher la solution de facilité et tomber directement dans une variante comme la *Kernfahrbahn* plutôt que de chercher à installer une piste ou une bande cyclable.

Je vous incite donc à ne pas soutenir l'amendement Thomet, qui comporterait le risque d'une conséquence grave pour les cyclistes puisque, dans le cas où une piste ou une bande cyclable ne pourrait pas être réalisée, ils n'auraient tout simplement rien du tout et c'est leur sécurité qui en serait pénalisée.

**Feldmann Christiane (PLR/FDP, LA).** Ich habe eine Frage zum Amendement von Kollege Boschung. Sein Beispiel, dass man Alternativlösungen für die Velofahrer suchen würde, falls eine Kantonalstrasse durch ein Tunnel führen sollte, ist ein vernünftiger Vorschlag. Ich frage mich jedoch, wie dann die Kompetenz zwischen der Kantonalstrasse und der Gemeindestrasse geklärt wird, wenn es so im Gesetz definiert wird. Meines Erachtens beträfe dies ja dann nicht die Kantonalstrasse, sondern man müsste die Alternative auf Gemeindeebene suchen. Deshalb frage ich mich, ob das in diesen Artikel gehört. Besten Dank für die Aufklärung in dieser Hinsicht.

**Morand Jacques (PLR/FDP, GR).** Concernant ces bandes et pistes cyclables, une question serait peut-être intéressante à mettre au goût du jour, celle de savoir si on veut des transports par le cycle ou si on veut des loisirs par le cycle.

Par rapport à l'élément que vous avez évoqué tout à l'heure, ça dépend: s'il y a des routes de débord pour l'agriculture, il ne sera pas forcément réalisé de pistes ou de voies cyclables. Ceci est important!

**Thomet René (PS/SP, SC).** Le système des «Kernfahrbahn» – les chaussées à voie centralisée banalisée – ne serait pas possible. Elles sont préconisées là où on a la possibilité d'avoir deux véhicules qui se croisent et un vélo! Nous, ce qu'on ne veut pas, c'est là où lorsqu'il y a deux véhicules il n'y ait plus de place pour les vélos! Il s'agit effectivement d'une adjonction qui permettrait d'éviter des situations qui offrent plus de problèmes et plus de dangers que de sécurité.

**Schorderet Edgar (PDC/CVP, SC).** Pour aller un petit peu dans le sens de la remarque de M<sup>me</sup> la Députée Christiane Feldmann et pour reprendre les propos du commissaire, je pense que dans ces situations-là une collaboration doit s'établir entre le canton et la commune. Pour moi, c'est absolument évident. Même, à mon avis, pour les tronçons de routes cantonale qui traversent les communes, je me pose la question si la commune-là ne devrait pas avoir le ténor, être le leader de ce projet. La question que j'ai pour M. le Commissaire: Ce que vous avez dit tout à l'heure sur le coût des pistes cyclables, ces 500 francs par mètre, les commu-

nes peuvent-elles partir du principe que c'est un acquis lorsqu'une commune décide de faire sa propre piste cyclable? Peuvent-elles venir chez vous en vous disant, écoutez, si elle avait été adjacente à la route cantonale, cela coûterait tant? Donc tant de mètres multipliés par les 500 francs dont vous avez parlé tout à l'heure et puis nous, la commune, nous allons nous débrouiller pour réaliser ces pistes cyclables! Je pense que là, pour les communes, cela peut être extrêmement intéressant d'aller dans ce sens-là. Est-ce que j'ai bien compris ou mal compris, M. le Commissaire?

**de Reyff Charles** (*PDC/CVP, FV*). Je ne vais pas prolonger mais je me dois de réintervenir suite à ce qu'a dit notre collègue Thomet ou alors je lui demanderais de préciser son amendement. Lorsqu'on parle de restreindre le gabarit de la route, est-ce qu'on restreint le gabarit de la route au sens de la largeur du bitume ou est-ce qu'on parle des voies de circulation? Parce qu'il est clair que si on réalise une chaussée à voie centrale banalisée, on va réduire la largeur de la voie de circulation pour les voitures. Si sa définition c'est effectivement le gabarit de la route au sens de la largeur du bitume, eh bien, la chaussée à voie centrale banalisée s'avérera impossible à réaliser légalement si on accepte cet amendement!

Je pense dès lors qu'un éclaircissement devrait être apporté à la notion de gabarit de la route pour que nos collègues puissent savoir s'ils soutiennent plutôt l'option Thomet ou l'option de Reyff.

**Mutter Christa** (*ACG/MLB, FV*). Je trouve que M<sup>me</sup> Feldmann et M. de Reyff posent bien sûr des questions tout à fait pertinentes. Je déplore un peu que cette discussion n'ait pas été menée à l'endroit où elle devait l'être.

Je m'explique. Lorsque la motion Thomet/Schorderet a été déposée, elle traitait aussi cette question du coût. Le Conseil d'Etat a refusé le volet coût et a scindé la motion en deux. Donc, on traite aujourd'hui une mini-révision de la loi sur les routes en excluant cette question absolument pertinente: A quel moment c'est l'Etat qui intervient pour le coût de la construction? On doit discuter à chaque fois pour savoir si cette piste cyclable est tout à fait adjacente à la route ou si elle est trop éloignée, donc du ressort de la commune!

Moi, je propose donc d'accepter aujourd'hui l'amendement Boschung, qui va dans le sens de la motion qu'on a acceptée mais, dans un deuxième temps, il faudra bien sûr discuter la question du financement des pistes cyclables qui ne sont pas intégrées dans le gabarit actuel de la route parce que l'Etat a, bien sûr, tendance à ne financer que cela et à laisser le reste des pistes cyclables, et surtout leur entretien aussi, aux communes.

Deuxièmement, M. Thomet a bien sûr raison de déposer cet amendement puisque cette phrase, exactement cette phrase, faisait partie de la motion acceptée. Elle n'a pas été traitée dans le message. Elle n'a pas été traitée en commission. Nous sommes donc ici dans une discussion de détails techniques qui aurait dû être menée en amont. Comme elle faisait partie de la proposition initiale, qui a été acceptée, il faudrait également

l'accepter et nous attendons de l'Etat qu'il traite ces questions et qu'il nous donne des réponses techniques dans un deuxième temps aussi en appliquant la volonté des motionnaires dans leur sens initial.

**Le Rapporteur.** Concernant la proposition de notre collègue René Thomet, l'élargissement obligatoire de la route cantonale pour créer la bande cyclable, bien sûr, ceci a été débattu en commission et il est vrai que c'était à une courte majorité que cet amendement a été refusé.

Il est vrai qu'avec cet amendement, on fixe une exigence forte dans la loi mais je rappelle ce qu'a dit le commissaire du gouvernement tout à l'heure, l'objectif est aussi de favoriser la circulation des cyclistes sur des routes parallèles. Dès le moment où l'on ancre dans la loi un élément tel que l'obligation d'élargir la route, on se ferme peut-être d'autres portes. Je vous rappelle que la commission parlementaire a refusé cet amendement, à une courte majorité il est vrai.

Concernant la proposition de M. le Député Moritz Boschung, elle n'a pas été discutée dans la commission. A titre personnel, je pourrais tout à fait vivre avec puisque, finalement, cela crée au moins la discussion et cela permet peut-être de trouver des solutions.

D'ailleurs, le député Edgar Schorderet et la députée Christiane Feldmann ont soulevé ce souci des discussions communes-canton par rapport à ces bandes et pistes cyclables. J'espère que dans ce cas-là c'est la planification cantonale qui permet dès le départ de régler cette problématique dans l'intérêt, encore une fois, des cyclistes, de la sécurité et de la mobilité douce.

Concernant la remarque de M<sup>me</sup> Christa Mutter concernant les coûts de construction, c'est vrai que ça n'a pas été débattu dans le cadre de la commission parlementaire mais pour la simple et bonne raison que l'article 54a al. 2 de la loi est clair à ce sujet. Je vous en donne teneur: «La construction des pistes cyclables non adjacentes à une route incombe aux communes avec participation de l'Etat jusqu'à un montant équivalant à celui de l'aménagement qui aurait été réalisé le long de la route cantonale.»

Pour répondre finalement à M. le Député Edgar Schorderet, si M. le Commissaire du gouvernement a dit que cela coûtait 1000 francs le mètre, finalement, ces 1000 francs le mètre devraient être acquis aux communes. (*Rires!*)

Je crois que j'ai fait toutes les remarques.

**Le Commissaire.** Je crois qu'il faut que je précise cet élément avant que j'oublie parce qu'il me paraît important. C'est vrai ce qu'a dit M. le Rapporteur de la commission, l'Etat participe à hauteur de ce qu'il aurait dû payer s'il y avait une bande ou une piste cyclable dans le gabarit de la route. C'est vrai aussi que j'ai dit qu'en moyenne ces bandes ou pistes cyclables coûtent 500 francs par mètre.

Maintenant, je vous donne le cas qu'on vient de réaliser et que j'ai cité tout à l'heure. Si, dans une commune comme Grolley ou Belfaux, nos pistes coûtent 300 francs, on ne va pas donner 500 francs à la commune pour les réaliser ailleurs. Non, mais! (*Rires!*) C'est de la pure logique et il n'y a pas besoin de ju-

ristes pour le dire! Cela me paraissait important de le préciser.

Maintenant, en fonction de l'ensemble des questions qui ont été posées, il me paraît nécessaire de rappeler la loi ainsi que son règlement d'exécution. Tout d'abord, en ce qui concerne les bandes cyclables dans le gabarit de la route et les bandes cyclables dans le gabarit agrandi de la route, ce sont les articles 54 al. 1 et 24 de la loi sur les routes, respectivement les articles 24, 29 et 34 ReLATEC qui s'appliquent. Selon ces règles, ces deux éléments de construction sont entièrement à la charge de l'Etat. En ce qui concerne l'entretien et l'exploitation, c'est aussi entièrement à l'Etat.

Par contre, pour les pistes cyclables adjacentes à la route, en ce qui concerne les constructions, c'est à la charge de l'Etat si l'Etat les a ainsi planifiées et qu'il ne s'agit pas d'un désir de la commune. Auquel cas, c'est l'article 54 alinéa 2 de la loi sur les routes qui s'applique, avec une participation de l'Etat équivalant au coût d'une bande cyclable. Je pense que c'est clair!

Au niveau de l'entretien et de l'exploitation pour cette piste cyclable adjacente à la route, qui serait demandée par la commune, eh bien, c'est à charge de la commune! Les talus extérieurs à la piste cyclable sont à la charge de l'Etat. Donc, il est important de préciser tout ça.

En ce qui concerne maintenant les pistes cyclables non adjacentes à la route, la piste cyclable utilise un autre itinéraire sur le domaine public communal, c'est participation de l'Etat à ce qu'il aurait payé pour l'aménagement de la route. C'est le cas de Belfaux et de Grolley que j'ai cité tout à l'heure, de 300 francs et non pas de 500 francs.

En ce qui concerne l'entretien et l'exploitation pour ces pistes non adjacentes, ce serait entièrement à la charge de la commune.

Cela me paraît nécessaire de préciser ces éléments-là en vertu des deux amendements qui sont proposés. Je vous explique pourquoi.

Deux amendements que, bien sûr, je vous proposerai de refuser parce que, d'une part, ils ne sont pas nécessaires et, d'autre part, ils n'ont pas été discutés au sein du Conseil d'Etat, bien entendu, mais ils ne sont pas nécessaires pour les raisons que je vais vous indiquer – ils pourraient être contreproductifs.

L'amendement de M. le Député Thomet dit qu'il ne faut pas restreindre le gabarit de la route. Alors là, on entre dans beaucoup de théories. Vous avez pu constater – je suis sûr qu'il y en a beaucoup comme moi qui n'ont pas tout compris entre les avis du député de Reyff et les avis du député Thomet – mais je vous le dis quand même. J'ai une étude ici sur ce qui s'est passé entre Giffers et Tinterin, une étude d'un bureau zurichois, qui démontre qu'on améliore la sécurité. Donc, c'est le rétrécissement, comme l'a dit le député Thomet. C'est le marquage de bandes sur le gabarit existant.

Si on enlève cette possibilité, nous arriverons peut-être dans certains cas – je ne peins pas le diable sur la muraille – à dire que cela devient techniquement difficile et trop onéreux. Et si j'ajoute l'amendement du député Boschung, cela signifie qu'on devrait étudier dans ce cas une solution de remplacement si on cumule les deux. Cela signifie qu'on devrait étudier autre chose. L'Etat participera pour ce qu'il devrait payer normale-

ment mais les frais pour le solde de tout ce parcours qu'on ferait hors itinéraire normal, cela veut dire à l'extérieur, serait à charge de la commune. Donc, vous prendrez les décisions en connaissance de cause!

Pour terminer, j'aimerais vous rassurer et quand même répondre à M<sup>me</sup> la Députée Christa Mutter. J'ai bien compris tout ce qu'elle a dit mais le Conseil d'Etat s'est clairement prononcé et le Grand Conseil a adopté la proposition du Conseil d'Etat, à savoir d'accepter la motion en ce qui concerne la modification de la loi sur les routes pour rendre obligatoire l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables et de rejeter la motion pour ce qui est de la prise en charge des frais en totalité par le canton. Là, le Grand Conseil a suivi, dans une très large majorité, la proposition du Conseil d'Etat.

Maintenant, pour revenir et pour essayer de vous rassurer, il ne me paraît, en fonction de ce que je vous ai dit tout à l'heure, pas nécessaire de suivre ces deux propositions d'amendement parce que, indépendamment du fait qu'on devrait les faire partout en vertu de la loi, nous allons réviser la planification cantonale du réseau cyclable avec le concours non seulement de mes services mais aussi de l'Association transports & environnement, qui est à la base de la carte que je vous montre ici: «La Suisse à vélo». Je pense que dans les cas où nous avons des problèmes, il devrait aussi y avoir discussion avec les communes concernées pour qu'il y ait cette coordination nécessaire pour atteindre l'objectif fixé!

En définitive, avec les éléments que je vous ai donnés, je vous propose de refuser les deux amendements proposés.

**Le Président.** Je vous donne lecture de l'amendement de M. Thomet: «Lors de construction, de réfection ou de correction de routes cantonales, l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables ne restreignant pas le gabarit de la route est obligatoire [...]»

Et voici le texte de l'amendement déposé par M. le Député Moritz Boschung: «[...] *Dans ces cas, une solution de remplacement est à envisager.*»

– Au vote, l'amendement Thomet, opposé à la version initiale du Conseil d'Etat, est rejeté par 63 voix contre 35 et 3 abstentions.

*Ont voté en faveur de l'amendement Thomet:*

Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Berset (SC, PS/SP), Beyeler (SE, ACG/MLB), Brodard V. (GL, PS/SP), Burgener (FV, PS/SP), Chassot (SC, ACG/MLB), Clément (FV, PS/SP), Corminbœuf (BR, PS/SP), de Roche (LA, ACG/MLB), Duc (BR, ACG/MLB), Fürst (LA, PS/SP), Gander (FV, UDC/SVP), Ganioz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Gendre (SC, PS/SP), Girard (GR, PS/SP), Hänni-F (LA, PS/SP), Krattinger (SE, PS/SP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Mutter (FV, ACG/MLB), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Repond (GR, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Rime (GR, PS/SP), Romanens A. (VE, PS/SP), Roubaty (SC, PS/SP), Schorderet E. (SC, PDC/CVP), Studer A. (SE, ), Suter (SC, ACG/MLB), Thévoz (FV, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP), Tschopp (SE, PS/SP). *Total: 35.*

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

Ackermann (SC, PDC/CVP), Andrey (GR, PDC/CVP), Baddoud (GR, PLR/FDP), Bapst (SE, PDC/CVP), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Bourgnicht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Bulliard (SE, PDC/CVP),

Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Cotting (SC, PLR/FDP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Weck (FV, PLR/FDP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel (SE, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Genoud (VE, UDC/SVP), 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), Jendly (SE, PDC/CVP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Menoud E. (GR, PDC/CVP), Menoud Y. (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), Rapporteur (, ), Romanens J. (GR, PDC/CVP), 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), Studer T. (LA, PDC/CVP), Thalmann-B (LA, UDC/SVP), Thürler (GR, PLR/FDP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 63.*

*Se sont abstenus:*

Boschung M. (SE, PDC/CVP), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Stempfel (LA, PDC/CVP). *Total: 3.*

– Au vote, l'amendement Boschung-Vonlanthen, opposé à a version initiale du Conseil d'Etat, est accepté par 64 voix contre 32 et 4 abstentions.

*Ont voté en faveur de l'amendement Boschung-Vonlanthen:*

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Andrey (GR, PDC/CVP), Bapst (SE, PDC/CVP), Berset (SC, PS/SP), Beyeler (SE, ACG/MLB), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Boschung M. (SE, PDC/CVP), Bourgnone (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Brodard V. (GL, PS/SP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Burgener (FV, PS/SP), Butty (GL, PDC/CVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Clément (FV, PS/SP), Collomb (BR, PDC/CVP), Corminboeuf (BR, PS/SP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Roche (LA, ACG/MLB), Duc (BR, ACG/MLB), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Fürst (LA, PS/SP), Ganioz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Gendre (SC, PS/SP), Girard (GR, PS/SP), Glardon (BR, PDC/CVP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Hänni-F (LA, PS/SP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Krattinger (SE, PS/SP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud E. (GR, PDC/CVP), Menoud Y. (GR, PDC/CVP), Mutter (FV, ACG/MLB), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Rapporteur (, ), Repond (GR, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Rime (GR, PS/SP), Romanens A. (VE, PS/SP), Rossier (GL, UDC/SVP), Roubaty (SC, PS/SP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet E (SC, PDC/CVP), Stempfel (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, ), Studer T. (LA, PDC/CVP), Suter (SC, ACG/MLB), Thalmann-B (LA, UDC/SVP), Thévoz (FV, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP), Tschopp (SE, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP). *Total: N.*

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

Badoud (GR, PLR/FDP), Binz (SE, UDC/SVP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Collaud (BR, PDC/CVP), Cotting (SC, PLR/FDP), de Weck (FV, PLR/FDP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel (SE, PDC/CVP), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Genoud (VE, UDC/SVP), Gobet (GR, PLR/FDP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Lauper (SC, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Morand (GR, PLR/FDP), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Savary (BR, PLR/FDP), Schorderet G (SC, UDC/SVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Thürler (GR, PLR/FDP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: N.*

*Se sont abstenus:*

Gander (FV, UDC/SVP), Glauser (GL, PLR/FDP), Jendly (SE, PDC/CVP), Piller A. (SE, UDC/SVP). *Total: N.*

– Modifié selon l'amendement Boschung-Vonlanthen.

ART. 2, TITRE ET CONSIDÉRANTS

– Adoptés.

– La première lecture est ainsi terminée. Il est passé directement à la deuxième lecture.

**Deuxième lecture**

ART. 1 ET 2, TITRE ET CONSIDÉRANTS

– Confirmation du résultat de la première lecture.

**Vote final**

– Au vote final, ce projet de loi est adopté dans son ensemble, tel qu'il sort des délibérations, par 95 voix sans opposition ni abstention.

*Ont voté oui:*

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Andrey (GR, PDC/CVP), Bapst (SE, PDC/CVP), Berset (SC, PS/SP), Beyeler (SE, ACG/MLB), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Boschung M. (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), Clément (FV, PS/SP), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Corminboeuf (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), Fürst (LA, PS/SP), Gander (FV, UDC/SVP), Ganioz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Gendre (SC, PS/SP), Genoud (VE, UDC/SVP), Girard (GR, PS/SP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Lauper (SC, PDC/CVP), 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 S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Rapporteur (, ), Rey (FV, ACG/MLB), Rime (GR, PS/SP), Romanens A. (VE, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Roubaty (SC, PS/SP), Savary (BR, PLR/FDP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet E (SC, PDC/CVP), Schorderet G (SC, UDC/SVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfel (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, ), Studer T. (LA, PDC/CVP), Suter (SC, ACG/MLB), Thalmann-B (LA, UDC/SVP), Thévoz (FV, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP), Thürler (GR, PLR/FDP), Tschopp (SE, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 95.*