

Deuxième séance, mercredi 25 mars 2009

Présidence de M. Pierre-André Page, président

SOMMAIRE: Communications. – Commissions. – Assermentations. – Rapport N° 121 sur le postulat N° 303.05 Nicolas Bürgisser/Jean-Pierre Dorand (création d'un tramway en site propre entre la gare de Fribourg et le sud de Marly). – Projet de loi N° 122 modifiant la loi sur les institutions culturelles de l'Etat; entrée en matière, 1^{re} et 2^e lectures et vote final. – Postulat P2042.08 Christian Ducotterd/Christian Marbach (procédure permettant de définir le nombre de maîtres attribués à une école primaire); prise en considération. – Motion M1060.08 Stéphane Peiry (compensation annuelle et intégrale des effets de la progression à froid); prise en considération. – Postulat P2046.08 Stéphane Peiry/Pierre Mauron (système de contrôle interne); prise en considération. – Résolution «Alerte enlèvement en Suisse en 2009»; prise en considération.

La séance est ouverte à 8 h 30.

Présence de 101 député-e-s; absents: 9.

Sont absents avec justification: MM. Benoît Rey, André Schoenenweid, Albert Studer, Olivier Suter et Laurent Thévoz; sans: M^{me} et MM. Heinz Etter, René Fürst, Erika Schnyder et Rudolf Vonlanthen.

M^{me} et MM. Pascal Corminbœuf, Anne-Claude Demaille et Georges Godel, conseillère et conseillers d'Etat, sont excusés.

Communications

Le Président.

1. Je vous informe qu'un photographe sera présent dans la salle ce matin pour prendre des clichés du Parlement afin de les intégrer dans une brochure sur le Grand Conseil qui paraîtra prochainement.
 2. Une délégation chinoise composée de 6 personnes assistera à la séance dès 9 h 45 dans les tribunes. Elle prendra ensuite le café avec les membres du Bureau du Grand Conseil aux alentours de 10 heures.
 3. Je vous informe, enfin, que le Bureau du Grand Conseil a fixé la date de fin d'activité de M^{me} Enghen en tant que secrétaire générale du Grand Conseil fribourgeois au 30 juin 2009.
- Le Grand Conseil prend acte de ces communications.

Commissions

Commissions parlementaires nommées par le Bureau en sa séance du 25 mars 2009

Commission parlementaire chargée de la mise en œuvre des instruments M1019.07, M1022.07 et I5002.07

Nadine Gobet, présidente, Moritz Boschung, Dominique Corminbœuf, Daniel de Roche, Christian Ducotterd, Emmanuelle Kaelin Murith, Michel Losey, Claire Peiry-Kolly, André Schoenenweid, Jean-Pierre Thürler, Martin Tschopp.

Projet de décret relatif à l'acquisition de l'immeuble de la rue Guillaume-Techtermann 8, à Fribourg

Jean-Claude Schuwey, président, Jacqueline Brodard, Fritz Burkhalter, Jean-Pierre Dorand, Bruno Fasel, Stéphane Peiry, Nicolas Rime, François Roubaty, Jean-Daniel Wicht.

Assermentation

Assermentation de MM. Dominique Schaller, Philippe Barras et Sébastien Schief, élus par le Grand Conseil lors de la session de mars 2009.

– Il est procédé à la cérémonie d'assermentation selon la formule habituelle.

Rapport N° 121

sur le postulat N° 303.05 Nicolas Bürgisser/Jean-Pierre Dorand (création d'un tramway en site propre entre la gare de Fribourg et le sud de Marly)¹

Dorand Jean-Pierre (PDC/CVP, FV). Ce sujet des transports est passionné et passionnant car il nous concerne tous et il met en jeu la constitution d'un centre cantonal fort. De tels débats ont déjà eu lieu au Grand Conseil entre 1900 et 1914 à propos des chemins de fer régionaux et des tramways. Le long délai qui a passé entre le dépôt, le développement et la réponse (trois ans) nous faisait espérer que le sujet intéresserait le Conseil d'Etat et qu'il y donnerait suite.

Le moment de déception passé, je voudrais en toute sérénité vous faire part de quelques considérations.

¹ Texte du rapport pp. 477 ss.

1. La solution du tramway entre la gare CFF de Fribourg, Pérolles et Marly était la petite solution que nous avons envisagée en 2005 avec M. Bürgisser.
2. La grande solution consiste à créer une véritable colonne vertébrale (Givisiez, Granges-Paccot, Fribourg, Marly) en combinant le train léger et le tram, le rail et la route.
3. Est-ce une vision utopique? Prenez le cas de Bienne, voir l'article de M. Jubin du journal *Le Temps*, qui veut retrouver son tram «ultramoderne, rapide, confortable, silencieux, intégré au paysage urbain, qui serve de colonne vertébrale à l'agglomération», dixit M. Stöckli, Maire de la ville.
4. Le Plateau de Pérolles connaît un développement fantastique grâce aux efforts du Conseil d'Etat. Aux multiples établissements existants et en expansion s'ajoute encore l'Institut Adolphe Merkle. Tout cela crée des problèmes de saturation des transports.
5. L'agglomération s'est constituée et comme toute agglomération elle a besoin d'une colonne vertébrale à l'instar du M2 lausannois, des trams genevois, du réseau biennois. Ce réseau biennois va combiner 21 kilomètres de voie ferrée existante et 6,5 kilomètres de trams nouveaux. A Fribourg, nous sommes dans la même situation. Grâce à nos ancêtres très actifs nous disposons d'un réseau de voie ferrée national et régional performant.

Nous avons des choix à faire, chers Collègues, à l'horizon 2020–2025 dans un canton en forte expansion démographique. Il s'agira donc de créer un axe de transports publics qui pourrait faire partie d'un programme de relance cantonale. Je reviendrai donc avec une intervention dans ce sens et je suis certain que M. le Ministre des transports aura le sens stratégique et la vue d'ensemble qui nous permettront de faire face aux défis en matière de transports.

Schorderet Edgar (*PDC/CVP, SC*). Le problème fondamental soulevé par ce postulat est finalement celui de trouver une solution durable à la demande de mobilité entre Fribourg et Marly. Plus de 20 000 véhicules doivent chaque jour, aux heures de pointe, franchir le goulet d'étranglement du Plateau de Pérolles qui vient d'être décrit par mon collègue. Le simple fait que les postulants envisagent une solution de tramways, solution qui en général est réservée à des volumes de passagers importants, démontre à l'évidence le problème de transport sur cet axe qui, aujourd'hui déjà, a dépassé le seuil du tolérable. Au nom du groupe démocrate-chrétien je remercie dès lors les postulants d'avoir remis sur la table du Conseil d'Etat le sujet de la problématique des transports sur cet axe routier, qui traverse le plus grand pôle étudiant du canton.

La bataille entre le tramway et le trolleybus n'est pas nouvelle puisque dès leur introduction ces deux modes se sont affrontés, ce jusqu'à la capitulation du tram en 1965. L'histoire d'amour entre la ville de Fribourg et le tram n'aura pas duré le temps des noces de platine. L'explication de cette situation n'est pas seulement une affaire de mode. Elle est aussi le fait d'une consé-

quence économique logique. Toute solution ferroviaire, dont le tram, demande des investissements importants en infrastructure et en matériel d'exploitation, occasionnant une structure de coûts d'exploitation dominés très clairement par les coûts fixes. Un tel système est idéal pour de grandes agglomérations (Zurich, Berne ou Genève) qui possèdent des volumes importants de passagers. Même à Lausanne, à l'exception des zones du M1 et M2, une étude démontre très clairement l'intérêt du trolleybus. Bien que la qualité de déplacement sur cet axe soit effectivement catastrophique, les volumes journaliers ne permettent pas d'envisager une telle solution. C'est malheureusement impensable. Vous pouvez faire tous les calculs que vous voulez, je les ai faits moi-même en collaboration avec un représentant de la maison Alstom, qui pourtant souhaiterait vivement livrer un tram à Fribourg. De plus, le confort des transports publics actuel entre Marly et Fribourg est excellent. Je ne pense pas que la population marlynoise verrait d'un bon œil une réduction de cadence uniquement parce que le tram aurait une capacité nettement supérieure au bus. Donc, on aurait moins de trams en raison de leur capacité.

De plus, nous apprécions de lire dans le rapport du Conseil d'Etat et là je cite: «la liaison routière Marly–Matran, actuellement à l'étude, a notamment pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des transports publics entre Marly et la gare de Fribourg». Mais l'expérience nous rappelle l'art que le Conseil d'Etat utilise parfois – je répète: parfois – pour noyer le poisson. Je souhaite dès lors connaître clairement l'interprétation que le Conseil d'Etat fait de cette phrase anodine mais lourde de conséquences si elle était oubliée. A toutes fins utiles, je rappelle les engagements du Conseil d'Etat sur la liaison Marly–Matran, datant du 31 janvier 2006, dans le cadre du message accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement de 6,6 millions, à savoir – écoutez bien – de lancer un concours en 2006 pour les ouvrages d'art, de lancer l'enquête publique en 2008 et d'approuver le projet global à fin 2009. Seul le planning de construction de la route était soumis à une étude d'opportunité. Où en est-on aujourd'hui? Certes, le Conseiller d'Etat responsable des routes n'est pas présent mais il s'agit finalement en réalité d'un projet global et non seulement de la construction d'une route de liaison. En effet, les postulants soulèvent la pertinence de la mise en site propre des transports publics entre Marly et Fribourg. Voilà, Mesdames et Messieurs, l'autre élément essentiel du problème soulevé par ce postulat. A quand la mise en site propre de trolleybus sur cette ligne? Le site propre présente plus d'intérêt à mon avis que la guéguerre entre le tram et le trolleybus.

Puisque mon collègue a cité un article de Bienne, je voudrais aussi faire une remarque et montrer qu'il faut faire extrêmement attention quand on sort certaines choses de leur contexte. Dans le même article, il est marqué à propos de Bienne: «Aujourd'hui, le trajet en bus de la gare aux Champs-de-Boujean peut largement dépasser les 20 minutes lorsque le trafic est dense. Le temps de parcours du tram est estimé entre 12 et 15 minutes.» Cela n'a rien à voir avec le choix du mode de transport. C'est un problème de site propre. Si nous

avons un site propre autant pour le trolleybus que pour le tram ou autre chose (les taxis), eh bien, la vitesse commerciale sur ce tronçon est excellente.

En résumé, la très grande majorité du groupe démocrate-chrétien prend acte avec satisfaction du rapport. Elle souhaite cependant obtenir rapidement des précisions concrètes quant à la réalisation de la liaison routière Marly–Matran. Elle attend aussi des compléments d'information sur la mise en site propre des transports publics actuels entre Marly et Fribourg. Pour le groupe démocrate-chrétien, il ne s'agit pas une question d'années mais de mois pour avoir une décision à ce sujet.

Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC). Le groupe libéral-radical a analysé avec intérêt le rapport 121 du Conseil d'Etat concernant la création d'un tramway en site propre entre Fribourg et Marly.

L'idée est certes intéressante. Mais comment introduire à nouveau ce système de transport collectif alors qu'il existait à Fribourg et fut démantelé dans les années 60? Nous constatons que ce projet est techniquement possible mais, par contre, qu'il est financièrement difficile de justifier de tels investissements en regard du potentiel réel d'amélioration de la situation existante. Vu la distance relativement courte entre la gare de Fribourg et le sud de Marly le gain de temps est minime. Finalement, le tissu urbain n'est, aujourd'hui, pas suffisamment dense pour justifier un tel système de transport. Notre groupe préconise qu'il faut améliorer la fréquence de la ligne existante, compléter dans la mesure du possible les zones de roulement en site propre pour les bus, améliorer la fluidité du trafic entre Marly et Fribourg en réalisant la jonction Marly–Matran et, enfin, il faudrait effectivement évaluer en temps opportun la valorisation de l'ancienne voie marchandises entre la gare de Fribourg et le Plateau de Pérolles. C'est, à notre avis, important vu le potentiel de transports qu'il y a entre ces deux points de la ville de Fribourg.

Le groupe libéral-radical remercie le Conseil d'Etat pour ce rapport complet et très intéressant.

Mutter Christa (ACG/MLB, FV). Le groupe Alliance centre gauche prend acte du rapport N° 121. Nous partageons l'élément de réponse apporté par le gouvernement sur la réalisation d'un tram classique. En effet, créer un nouveau système de transport pour cette courte distance obligerait la clientèle à des transbordements qui créeraient une perte de temps et de confort. Le succès d'un tel investissement ne serait donc garanti que si on pourrait prolonger ce tram et créer d'autres lignes de tram, comme cela a été fait par exemple à Bienne et Genève, mais cette solution n'a pas été étudiée par le gouvernement.

Notre groupe se déclare déçu de ce rapport dans son ensemble. En gros, le Conseil d'Etat se borne à dessiner la situation actuelle, à s'opposer au tram sans vraiment analyser d'autres solutions valables au problème de transport incontestable qu'a évoqué ce postulat avec justesse. Le Conseil d'Etat nous renvoie à des améliorations ponctuelles du système actuel. Il ne suffit pas de créer quelques tronçons en site propre, il faut créer un site propre sur toute la longueur. Le Conseil

d'Etat pense surtout qu'une nouvelle liaison routière supprimerait le problème de mobilité dans ce secteur. C'est une vue trop courte. Il faut donner une chance aux transports publics. Il nous semble très pénible de voir comment le canton n'a rien entrepris pour assurer l'électrification de la ligne Marly–Fribourg pendant la dernière décennie. C'est un investissement qui coûterait environ 5,4 millions de francs, donc très modeste par rapport à l'investissement de 6,6 millions de francs pour la seule étude du trajet routier Marly–Matran. Sous le titre de transport régional on pourrait même espérer une aide de la Confédération.

Nous aurions aimé une réponse qui développe aussi les possibilités de revaloriser le site propre par l'ancienne voie marchandises. A moyen terme, on devrait trouver des solutions pour le rail dans toute l'agglomération. Donc, si on dit «à moyen terme», cela veut dire que la planification, la réservation des couloirs doit commencer aujourd'hui.

Nous voyons que l'un de nos départements pousse à la construction routière tandis que l'autre département ne pousse pas vraiment à l'amélioration des transports publics. Fribourg crée ainsi un grand retard pour réaliser le transfert modal vers les transports en commun qui est absolument nécessaire.

Nous avons le postulat Dorand/Bürgisser et d'autres interventions dans ce sens qui demandent des concepts. Nous voyons qu'il y a des concepts qui sont sortis ces derniers mois, des concepts concurrents des TPF et des CFF, pour certaines lignes dans le canton. Nous avons vu des projets routiers et ferroviaires non coordonnés dans la même zone (St-Léonard par exemple), des idées différentes suivant les communes qui les émettent, un projet aggro noté *zéro*, une aggro en création ainsi qu'une CUTAF en dissolution qui n'arrive pas à piloter ce dossier et avec tout cela, malheureusement, une instance cantonale qui ne joue pas son rôle de pilote, qui est pourtant indispensable. L'absence d'initiative du canton en faveur des transports publics pénalise le développement de ceci.

Nous espérons donc que les réponses aux interventions parlementaires pendantes et futures seront inspirées d'une meilleure volonté de faire avancer les bonnes solutions de mobilité et, surtout aussi, d'y mettre les moyens nécessaires rapidement.

Aebischer Bernard (PS/SP, SC). Je ne vais pas être très long. Je rejoins tout particulièrement les propos de mon collègue Edgar Schorderet et je dirais, en complément, que ce thème de l'aménagement, des transports et de la mobilité devrait être soumis à l'agglomération pour une étude de mobilité plus vaste comprenant tout son périmètre, elle qui vient justement de créer une commission d'aménagement.

C'est avec cette demande que le groupe socialiste accepte ce rapport.

Gander Daniel (UDC/SVP, FV). En prenant connaissance du rapport du Conseil d'Etat, le groupe de l'Union démocratique du centre a notamment relevé les points suivants.

Le Plateau de Pérolles, avec ses hautes écoles et ses futurs projets urbanistiques, est un important point

de convergence en matière de circulation. Cet endroit est fortement sollicité par les nombreux et importants échanges entre usagers tels que les piétons, les deux-roues ainsi que les véhicules légers et lourds. Il est également très bien desservi en matière de transports publics qui sont même renforcés aux heures de pointe. En traversée de Marly, le trafic routier est moins dense mais n'en reste pas moins difficile pour les usagers privés et les transports publics qui rencontrent quelques problèmes dans le maintien de leurs horaires; tout ceci parce qu'ils ne disposent d'aucun aménagement approprié.

Comme dit dans le rapport du Conseil d'Etat, la réalisation du parking de Corbaroche n'amènera pas nécessairement une meilleure fluidité du trafic car si certains pendulaires emprunteront ledit parking pour des raisons de convenance, d'autres automobilistes, toujours plus nombreux, n'hésiteront pas à utiliser ce tronçon créant par là même les problèmes que nous savons.

Le mode de transport proposé par nos collègues, indépendamment de son coût extrêmement élevé pour son implantation, aura une emprise démesurée sur le réseau routier existant. Il nécessiterait d'importants travaux d'infrastructures et, point crucial, condamnerait définitivement tout aménagement de voie de bus en traversée de Marly. Il impliquerait également des perturbations supplémentaires et durables sur la fluidité du trafic puisqu'à chaque carrefour il faudrait y instaurer des règles de circulation adéquates et y installer une signalisation optique et acoustique. Ces installations techniques ne sont par ailleurs pas nécessaires pour les véhicules des transports publics qui, eux, sont soumis aux règles de circulation actuelles.

Dès lors, sur la base des différents points énumérés ci-dessus, la majorité du groupe de l'Union démocratique du centre a décidé, à l'unanimité, de se rallier au compte rendu du Conseil d'Etat. En revanche, il se dit prêt à soutenir la création de voies de bus ou d'une telle voie en traversée de Marly dans le sens Marly-Fribourg.

Au nom du groupe de l'Union démocratique du centre je vous remercie de votre attention.

Zadory Michel (UDC/SVP, BR). Je représente la minorité du groupe de l'Union démocratique du centre. Quand j'ai ouvert mon courrier à la maison, je me suis dit «enfin voilà un sujet qui est intéressant» – merci pour les autres sujets – et la philosophie de M. Dorand est tout à fait une philosophie que je défends également. Je me suis dit «enfin quelque chose qui va décongestionner et désobstiper le boulevard de Pérolles», qui est, même pour un broyard, difficile à passer à 7 heures du matin, à midi et le soir, voire impossible parfois. En parcourant ce message, je suis passé du feu vert au feu rouge pour atterrir à une explication et à une justification par un prix très élevé. Je ne suis pas sûr qu'on ait eu la bienveillance nécessaire pour cet objet. Néanmoins, je soutiendrai l'idée de M. Dorand.

Vonlanthen Beat, Directeur de l'économie et de l'emploi. J'aimerais tout d'abord remercier très cordialement toutes les intervenantes et tous les intervenants pour leur contribution à ce débat intéressant et animé.

nants pour leur contribution à ce débat intéressant et animé.

Le thème des transports publics est un thème très passionnant mais aussi extrêmement important pour le bon positionnement de notre canton ainsi que le développement économique et durable du canton.

Je me permets de répondre aux différentes interventions en trois temps. Tout d'abord, j'aimerais dire deux ou trois choses concernant le projet du tramway. Puis, je me permettrais de vous donner quelques informations concernant les transports publics dans le canton en général, pour répondre aussi un peu aux soucis et aux craintes de M^{me} la Députée Mutter. En troisième lieu, j'aimerais répondre à l'une ou l'autre question.

En ce qui concerne le tramway, je vous avoue qu'à priori ce projet paraît vraiment enthousiasmant. En effet il suscite, d'une part, la nostalgie du bon vieux temps et, d'autre part, il pourrait nous donner la chance de relever les défis de mobilité du 21^e siècle dans l'agglomération croissante de Fribourg. Pourquoi alors ne pas entrer en matière avec enthousiasme et ainsi frustrer les postulants et autres personnes, même broyardes, qui sont des adeptes des transports publics?

Le Conseil d'Etat, sur la base d'une étude d'un expert externe, est forcé de faire les constats suivants. Il est vrai, cela a été relevé par plusieurs personnes parmi vous, que la réalisation d'un tramway en site propre est techniquement possible, bien que ses conditions d'insertion devraient être encore affinées à partir du pont de Pérolles. Cependant, la fréquentation potentielle serait nettement inférieure à celle qui permettrait de justifier la réalisation d'un transport collectif de masse tel qu'un tramway. Nous parlons de 7000 à 8000 personnes qui pourraient être transportées les jours ouvrables lors des heures de pointe. Afin d'utiliser pleinement la capacité d'un véhicule tramway moderne des intervalles de passage supérieurs à la situation actuelle seraient inévitables, détériorant ainsi la qualité du service pour les usagers. Ensuite, les charges annuelles supplémentaires prévisibles, vous avez pu le lire, seraient comprises entre 9 et 14 millions de francs et les coûts d'investissement seraient entre 110 et 180 millions de francs. De plus, il y a encore un autre point à relever qui est le point de vue urbanistique. Le groupe d'experts, réuni sous l'appellation Fribourg Cible, estime que, indépendamment des paramètres techniques et économiques, la création d'une infrastructure de transports publics sur le tracé de l'ancienne voie industrielle n'est pas judicieuse pour deux raisons: Le boulevard de Pérolles souffre d'un déficit d'activation et il faudrait envisager une complémentarité qui devrait être développée entre Pérolles et les Arsenaux. Compte tenu de ces éléments, il apparaît que dans la situation actuelle la création d'un tramway en site propre entre la gare de Fribourg et Marly ne se justifie pas mais le Conseil d'Etat ne veut pas purement et simplement enterrer ce projet. Il est d'avis qu'il est possible d'améliorer la qualité de l'offre existante en transports collectifs pour un coût de réalisation et d'exploitation significativement inférieur. Nous avons également souligné dans le rapport que dans le contexte du projet d'agglomération un approfondissement de cette question pourrait être fait.

Maintenant, Mesdames et Messieurs, j'aimerais rapidement profiter de la circonstance puisque des critiques ont été émises récemment afin d'évoquer brièvement ce qui a été réalisé jusqu'à ce jour en matière de transports publics et rappeler la vision ainsi que les stratégies du Conseil d'Etat dans ce domaine. Des proches au Conseil d'Etat fribourgeois ont été reportés dans les médias. Ceux-ci relevaient les manques de vision, d'investissement, de décisions et de projets dans le domaine des transports publics. Cependant, je peux vous dire que le Conseil d'Etat, dans son programme gouvernemental pour les années 2007–2011 et une deuxième fois en juillet 2008, a arrêté sa vision et stratégie. Il veut que le canton de Fribourg dispose d'un système de transports publics encore plus attractif, offrant des liaisons intéressantes vers le centre cantonal et les centres hors du canton. Il est convaincu que le développement des transports publics est très important pour le développement durable du canton et son positionnement économique. Le Conseil d'Etat est d'avis que la réalisation d'un RER fribourgeois représente une mesure cruciale. La mise en place d'une épine dorsale efficace sera très importante pour le développement futur des transports publics. J'aimerais vous donner quelques chiffres. En lisant certains articles de presse on croirait que le canton de Fribourg en matière des transports publics se trouve encore au Moyen Age. Je peux vous donner ces chiffres et données intéressantes qui corrigent cette image erronée. En 2009, l'Etat verse 55 millions de francs pour les transports publics. Entre 2003 et 2008, la production des TPF en trafic ferroviaire a augmenté de 5,7% pour 1,4 million de kilomètres. Entre 2003 et 2008 encore, la production des TPF sur les lignes régionales d'autobus a augmenté de 7,6% pour atteindre un total de 4,8 millions de kilomètres. Puis, en dix ans, dans la région de la CUTAF les prestations en terme de kilomètres ont augmenté de plus de 50%. En termes d'investissements le canton dépensera entre 2007 et 2010 36 millions de francs pour un volume total de 242 millions de francs. De plus, en 2006, Frimobil, notre communauté tarifaire intégrale, a été introduite avec un soutien du canton de 1,5 million de francs.

Cela étant, je suis bien disposé à mettre la vitesse supérieure pour le développement des transports publics dans notre canton et de travailler comme un catalyseur de ce développement mais beaucoup de partenaires doivent jouer le jeu et collaborer dans ce contexte. Pour moi, il y a les aspects suivants qui doivent être soulignés. Tout d'abord, le RER fribourgeois, qui est au centre de l'intérêt, je l'ai déjà dit, doit pouvoir être concrétisé rapidement en procédant par étapes. Les transports publics doivent être considérés comme un élément d'une politique ambitieuse de la mobilité pour tout le canton. La collaboration entre Frimobil et les autres communautés tarifaires, comme Libero et Mobilis, doit être réalisée cette année encore. D'autres aspects de la mobilité doivent être réalisés rapidement, comme la promotion de l'auto-partage et du covoiturage en premier lieu dans les administrations cantonales. Le Grand Conseil, le Parlement, aura la possibilité d'approfondir la question dans le cadre du rapport sur le postulat Hänni, qui doit vous être présenté jusqu'au début de l'année prochaine, et aussi dans le cadre

d'autres postulats et interventions parlementaires. Toutefois, pour être efficace il est indispensable de pouvoir étoffer les ressources en personnel du Service des transports et de l'énergie. Avec 2,5 EPT il n'est strictement pas possible de pouvoir traiter convenablement toutes les nombreuses tâches à accomplir. C'est dans le cadre de la révision du plan financier que de telles propositions devront être formulées.

Maintenant, en troisième point, j'aimerais répondre à la question de M. le Député Schorderet concernant la liaison routière Marly–Matran. Cette liaison routière Marly–Matran est dans la responsabilité de la DAEC. Mon collègue, le conseiller d'Etat Georges Godel, m'avait dit que la question de cette liaison Marly–Matran est analysée actuellement dans le cadre d'une étude d'opportunité, que le 30 mars 2009, le CoPil, présidé par le conseiller d'Etat Georges Godel, prendra acte des conclusions de cette étude. Déjà maintenant on peut dire qu'il faut vraiment avoir une approche coordonnée, une complémentarité entre la route et les transports publics. Je suis convaincu qu'il faut pouvoir intensifier les transports publics notamment par la mise en site propre des trolleybus, qui jouent un élément très important dans ce contexte-là.

Avec ces quelques considérations, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, j'ai terminé.

– Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

Projet de loi N° 122 modifiant la loi sur les affaires culturelles de l'Etat¹

Rapporteuse: **Antoinette de Weck (PLR/FDP, FV)**.

Commissaire: **Isabelle Chassot, Directrice de l'ins-
truction publique, de la culture et du sport.**

Entrée en matière

La Rapporteuse. La commission chargée d'examiner ce message N° 122 s'est réunie le 11 mars en présence de M^{me} la Commissaire et de Monsieur Gérald Berger, chef du Service de la culture. Les modifications apportées à la loi sur les institutions culturelles sont d'apparence légère puisqu'elles ne touchent que deux articles et trois mots. Toutefois, ces modifications sont la concrétisation légale de la convention passée avec le canton de Vaud le 30 mai 2008 sur le transfert au Conservatoire du canton de Vaud de l'enseignement professionnel de la musique.

La discussion sur l'entrée en matière a porté essentiellement sur deux questions. Premièrement, la Direction n'aurait-elle pas dû soumettre cette convention à l'approbation du Grand Conseil ou, à tout le moins, cette modification de loi n'aurait-elle pas dû précéder la signature de la convention? Deuxième question: quels sont les engagements financiers résultant de cette convention?

M^{me} la Commissaire s'est employée à répondre à ces deux questions. A la première, M^{me} la Commissaire a

¹ Message pp. 487 ss.