

Projet de décret N° 129
relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement
pour les études et les acquisitions de terrain en vue
de la réalisation de la route de contournement de
Düdingen¹

Rapporteur: **Heinz Etter** (PRD/FDP, LA).

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

Entrée en matière

Le Rapporteur. Seit gut 20 Jahren wird über die Umfahrung Düdingen diskutiert und daran geplant. Die Bürger, welche an der Hauptstrasse wohnen, müssen jeden Tag die Durchfahrt von fast 17 000 Fahrzeugen ertragen. In Flamatt an der Bernstrasse sind es auch über 12 000 Fahrzeuge täglich. Es ist verständlich, wenn die betroffene Bevölkerung von der Politik Lösungen fordert und nicht nur Versprechungen und Verträge auf später hören will.

Aufgrund der politischen Vorstösse der Grossräte Bapst/Heimoz von 2001 und von Grossrätin Bulliard und Grossrat Bürgisser von 2003 und von Grossrätin Ursula Krattinger von 2008 hat der Staatsrat eine Studie in Auftrag gegeben. Der Auftrag ging an das Büro Rapp Trans in Basel – ein Büro, das bisher keine Beziehungen zum Kanton Freiburg hatte und demzufolge von aussen und neutral urteilen konnte und kann.

Das Büro Rapp Trans wurde durch eine Projekt-Oberleitung unter der Führung des Kantonsingenieurs begleitet. In dieser Projektbegleitung nahmen auch der Oberamtmann des Sensebezirks, alle betroffenen Gemeinden und selbstverständlich die staatlichen Stellen Einsitz.

Für die Ausarbeitung der möglichen Varianten nach einer Bestandesaufnahme und einer Evaluierung der künftigen Verkehrssituation im unteren Sensebezirk wurde eine Analyse der Schwachstellen im Transportsystem vorgenommen. Denkbar sind drei Stossrichtungen für die Lenkung des Verkehrs: 1. Stärkung des öffentlichen Verkehrs: den motorisierten Individualverkehr auf den öV verlagern. 2. Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf bestehenden Autobahnzufahrtsachsen dank Massnahmen zur Steigerung ihrer Attraktivität und 3. Schaffung einer neuen Achse für den motorisierten Individualverkehr dank eines Autobahnanschlusses zwischen Düdingen und Flamatt. Aus diesen Überlegungen heraus wurden 7 mögliche Verkehrskonzepte abgeleitet und nach 5 Zielsetzungen bewertet. Aus der Studie geht hervor, dass die Probleme in Düdingen ohne Umfahrung nicht gelöst werden können.

Aus all diesen Konzepten wird die Realisierung von folgender Variante empfohlen: Bau der Umfahrungsstrasse Düdingen mit Begleitmassnahmen. Bau eines neuen Autobahnanschlusses in Friseneit auf der Achse Mühletal-Bösingen. Verwendung des Trassees der bestehenden Strassen, um den von Schmitten nach Bösingen kommenden Verkehr zum neuen Autobahnanschluss zu bringen. Verwirklichung der Umfahrungs-

strasse von Bösingen und Bau einer Zufahrtsstrasse zwischen der Mühletalstrasse und Schmitten.

Die Realisierung soll etappenweise erfolgen: In der ersten Phase ist geplant, die Umfahrung Düdingen zu realisieren. Mit diesen Massnahmen erreicht man in den Dörfern eine grosse Reduktion von Automobilen. Beispielsweise sinkt in Düdingen an der Hauptstrasse die tägliche Zahl der Fahrzeuge von heute 16 800 auf 6300 und in Flamatt von 12 100 auf 6200.

Flankierend muss auch die Verbesserung des öVs studiert werden. Mit dem öV alleine können aber die bestehenden Probleme nicht gelöst werden. Eine Umerzählungsaktion der Bevölkerung zum Umstieg auf den öV dürfte kurzfristig nicht von Erfolg gekrönt sein und ist für die unter dem bestehenden Verkehr leidende Bevölkerung in den betroffenen Dörfern und Gemeinden keine echte Alternative. Es muss ein Mit- und nicht ein Gegeneinander zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr sein.

Mit dem vorliegenden Dekret beantragt der Staatsrat einen Kredit für die Kosten der Studien von 3,7 Mio. Franken und für den Landerwerb von 5,3 Mio. Franken. Die Strassenkommission schliesst sich mit einer Gegenstimme und einer Enthaltung den Überlegungen des Staatsrates an und empfiehlt dem grossen Rat ebenfalls, dem Dekret zuzustimmen.

Le Commissaire. Le message et le projet de décret qui vous sont soumis concernent l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrains en vue de la réalisation de la route de contournement de Guin. Le présent message s'articule, comme vous avez pu le constater, en huit points. Je ne vais pas répéter tout ce qui est écrit, néanmoins je pense qu'il est nécessaire de rappeler certains éléments, respectivement d'apporter certaines précisions.

Dans l'introduction, nous rappelons les diverses interventions politiques. Ces diverses interventions politiques ont abouti à un rapport qui concluait à une demande de crédit pour une étude de trafic permettant de proposer la meilleure solution du point de vue du développement durable pour améliorer les conditions de trafic et la qualité de vie des gens de la région. Je vous rappelle les bases de l'organisation de l'étude.

Tout d'abord, l'étude a été menée par un comité de pilotage présidé par l'ingénieur cantonal et composé des représentants des communes situées dans le périmètre d'étude, du Préfet de la Singine ici présent et des représentants des services de l'Etat. Les communes suivantes faisaient partie de ce comité de pilotage: Bösingen, Wünnewil-Flamatt, Ueberstorf, Guin, Tavel, Saint-Antoine, Heitenried, Schmitten et la Haute-Singine représentée par le syndicat de Plasselb. L'ingénieur cantonal bernois ainsi que les communes de Neueneegg et de Laupen participaient aussi aux travaux de ce comité de pilotage.

Le mandat, en vertu des marchés publics, a été confié à RappTrans, un bureau hors du canton. Je pense que c'est une bonne chose. Après un inventaire précis de la situation et la définition des pronostics sur l'évolution du trafic de la Basse-Singine, les mandataires mettent en évidence les points faibles du système de trafic de la Basse-Singine. Le nouveau concept de trafic doit satisfaire aux besoins de mobilité de la Basse-Singine

¹ Message pp. 1043ss.

pour les trois prochaines décennies au minimum. En tenant compte des projets d'infrastructures qui seront réalisés d'ici là. Il faut rappeler tout d'abord le pont de la Poya incluant les mesures d'accompagnement à Fribourg, le réaménagement de la traversée de Guin selon le concept Valtraloc, et la réalisation Birch-Luggiwil. Cela démontre clairement qu'il a été tenu compte dans cette étude de tous les éléments.

Pour la régulation de trafic dans la Basse-Singine, trois mesures cadres sont envisageables. Tout d'abord, le renforcement des transports collectifs dans le but d'opérer un transfert modal entre les transports individuels et le transport collectif. En point deux, la concentration du trafic individuel motorisé sur les jonctions autoroutières existantes en facilitant leur accès. En point trois, la création d'un nouvel axe pour le trafic individuel motorisé au moyen d'une nouvelle jonction autoroutière située entre Guin et Flamatt. Ces trois mesures cadres se déclinent en sept concepts de trafic possibles. Ces sept concepts développés dans le cadre de l'étude sont évalués selon cinq objectifs à savoir:

- améliorer la qualité des systèmes de transport;
- renforcer les structures de l'habitat et promouvoir l'attractivité des sites;
- augmenter la sécurité routière;
- réduire la pollution de l'environnement et la consommation des ressources;
- minimiser les coûts d'investissements d'entretien et d'exploitation.

Vous avez pu le constater dans le message. Vous avez le résultat de l'étude et des conclusions. Vous avez aussi pu constater que le concept C4b affiche des résultats positifs sur toutes les évaluations partielles pour les objectifs: qualité des systèmes de transport, sécurité routière, répercussions sur l'environnement et consommation de ressources. C'est le concept qui donne les meilleurs résultats. Le rapport coûts-bénéfices est lui aussi favorable. Je précise que pour arriver à ce résultat, huit rapports détaillés ont été validés par le comité de pilotage à mesure de l'avancement des travaux.

Le concept C4b recommandé par les mandataires prévoit la réalisation en cinq étapes. Le point de départ est bien sûr la réalisation de la route de contournement de Guin. Le concept prévoit aussi des mesures d'accompagnement, notamment la mise en place du concept de traversée de localité Valtraloc à Guin, que la commune a déjà commencé d'ailleurs. J'ai le rapport ici. Comme vous avez pu le constater, ce concept général doit être réalisé par étapes et la première étant bien entendu cette route de contournement de Guin.

Le résultat de cette étude, notamment le concept proposé, a été validé à l'unanimité du Copil en février dernier. Cette étude a été présentée par les mandataires le 29 avril dernier à Wünnewil où toute la population était invitée par voix de presse. J'ai présidé cette séance de présentation. Je peux vous assurer qu'il y avait dans la salle bien sûr des pour et des contre, mais surtout beaucoup de questions objectives et constructives aux-

quelles les mandataires ont pu répondre avec précision et sérénité et surtout sans aucune ambiguïté.

Le rapport qui a été présenté est sans équivoque. Les problèmes de Basse-Singine, d'une manière générale, et de Guin en particulier ne peuvent pas se régler uniquement par des transports publics. L'étude démontre clairement que pour résoudre les problèmes de cette région, le premier maillon qu'il faut réaliser est la route de contournement de Guin.

J'ai entendu quelques reproches, comme quoi nous n'avons pas prévu un volet de transports publics. Il est évident que nous devons poursuivre l'étude pour l'amélioration des transports publics. A cet effet, j'aimerais aussi vous informer que l'offre de transports publics a été améliorée de manière significative en Singine, respectivement Basse-Singine, lors du changement horaire de décembre 2008. Avant ce changement, l'offre ferroviaire était constituée de deux trains par heure au départ de Berne, un vers Flamatt-Laupen, un vers Flamatt-Fribourg. A cette offre de base s'ajoutaient les trains de renfort aux heures de pointe. Depuis le changement d'horaire, l'offre a été presque doublée: quatre trains par heure quittent désormais Berne, deux en direction Flamatt-Laupen et deux en direction Flamatt-Fribourg. L'offre sur les lignes de bus en correspondance, en particulier à Guin, a été adaptée et renforcée. Les chiffres que j'ai en ma possession et qui proviennent du Service des transports, me disent que l'offre que je viens de citer est améliorée concernant le ferroviaire de 48%, et pour les bus de 28%. De plus, en accord avec le Service des transports et le SPC, l'ingénieur cantonal me l'a confirmé, le problème est réglé. Il va poursuivre les études pour l'amélioration de ces transports publics. Cela me paraît évident.

Je ne vais pas revenir sur les avantages du concept recommandé, vous avez pu l'examiner en détail sous le point 1.2.4 du message.

Au point 1.3, la première étape du concept recommandé, la route de contournement de Guin, avec bien entendu l'ensemble du détail avec la longueur du tracé, notamment pour arriver à une longueur totale pour cette route de contournement de 3710 mètres. La variante 2 retenue s'accroche sur le futur giratoire Birch-Luggiwil placé dans la future route Birch-Luggiwil, propriété des routes nationales. A noter qu'une fois la route de contournement réalisée, le tronçon routier entre le giratoire de Birch et l'accrochage de la route cantonale à Luggiwil sera intégré au réseau routier cantonal. J'en viens maintenant aux études à mener.

Comme vous avez pu le constater au point 3, il est prévu – et c'est important – de procéder en trois étapes distinctes, ceci afin de mieux maîtriser les coûts réels de construction. C'est une nouvelle philosophie que j'ai instaurée dans ma Direction. Dans le cadre de la demande de crédit présentée, il est prévu de mener des études jusqu'à la fin de la phase de l'avant-projet, ce qui permettra notamment de connaître les coûts avec un degré d'exactitude de 20% pour le génie civil et de 15% pour les structures. Nous aurions bien entendu pu prévoir un crédit d'étude jusqu'au projet définitif avec l'idée d'avoir un crédit d'engagement pour la réalisation. Mais cette nouvelle philosophie permet de donner une attention particulière par rapport aux remarques et critiques que j'ai déjà eues et que

j'aurai encore tout à l'heure. Lorsque nous viendrons avec une deuxième demande de crédit, vous aurez le résultat réalisé et vous vous prononcerez sur la suite avec les éléments que vous souhaitez certainement avoir en mains déjà aujourd'hui. Or, il faut être clair. Je ne pourrai pas aujourd'hui répondre à toutes vos remarques et interrogations puisque c'est la première fois que nous avons un crédit d'étude pour vraiment étudier cette route de contournement de Guin. Cette philosophie de venir en trois étapes permet au pouvoir politique d'avoir tous les éléments en sa possession, éventuellement de rectifier le tir au besoin, en tout cas, de prendre des décisions en connaissance de cause.

Les études de la première étape seront menées dans les domaines suivants, notamment en circulation. Les réflexions seront menées afin de déterminer les principes d'accès des routes existantes sur la route de contournement en conformité avec le plan d'aménagement de la commune de Guin. En ce qui concerne les études géologiques et géotechniques, elles ont pour but de déterminer les conditions relatives aux fondations des routes et d'ouvrages d'art, pour les travaux de terrassement et pour la stabilité des remblais et bien évidemment pour l'avant-projet du tunnel. En ce qui concerne le tracé, l'étude du projet optimisera le tracé de la variante retenue. Il s'agira de définir et d'harmoniser le plan de situation et le profil en long en tenant compte des contraintes extérieures et des impératifs du projet. Au niveau de l'évacuation des eaux, l'étude devra déterminer le meilleur fonctionnement de l'évacuation de ces eaux. En ce qui concerne les ouvrages d'art, plusieurs sont prévus en l'état. Le pont de St-Johann, passage supérieur de l'autoroute, c'est un ouvrage existant à élargir, le tunnel de Zelg et bien sûr des tranchées.

Comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, l'impact sur l'environnement fera l'objet d'un rapport. Les domaines étudiés feront l'objet d'un cahier des charges validé par le Service de l'Environnement, on y retrouvera notamment les domaines que vous avez pu découvrir, je ne vais pas vous les citer, et enfin l'archéologie.

Au niveau de la planification, celle-ci est liée à la condition que vous acceptez ce crédit d'étude, avec l'intention, je le précise, de réaliser dans un laps de temps raisonnable, le temps nécessaire pour étudier et répondre à vos interrogations et à celles de la population de la région. Le coût des études, comme vous avez pu le lire, se monte à 3,7 millions de francs selon les normes SIA. Coûts des terrains, j'ai constaté là aussi beaucoup d'interrogations et je comprends si vous n'avez pas d'explications complémentaires. Si l'on veut réaliser ce projet un jour, il est nécessaire d'acquiescer, chaque fois que l'opportunité se présente, du terrain qui permettra de compenser le moment venu les agriculteurs qui devront céder de leurs terres. Je vous donne l'exemple de la Tour-de-Trême où j'ai eu l'occasion de participer au remaniement parcellaire. Je peux vous assurer que les terres que l'Etat avait acquises ont permis d'avoir des relations correctes avec les exploitants. La propriété foncière est un élément indispensable pour pouvoir satisfaire les agriculteurs de manière à ce que les familles paysannes puissent continuer à vivre de leur entreprise.

Abschliessend möchte ich nochmals betonen, dass dieser Studienkredit unerlässlich ist. Nur so können alle

Aspekte des Projekts durchleuchtet werden. Nur so werden Sie, sehr geehrte Grossrätinnen und Grossräte, in einer weiteren Phase in der Lage sein, einen fundierten Entscheid für diese Region des Kantons Freiburg zu fällen. Dies ist wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, die Verbesserung der Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner, sowie für den Umweltschutz. Im Namen des Staatsrates bitte ich Sie, dem Dekret zuzustimmen.

Kuenlin Pascal (PLR/FDP, SC). Je vous transmets ici le préavis de la Commission des finances et de gestion qui sous l'angle financier préavise favorablement ce projet de décret, sans opposition. J'ajoute que j'ai bien pris note dans le cadre de l'introduction du commissaire du gouvernement que la planification qui sera conduite jusqu'à l'établissement du crédit prévoira une marge d'erreur de plus ou moins 20%.

Fasel Josef (PDC/CVP, SE). Ceux qui ont suivi le débat ou l'entrée en matière du commissaire ou du président de la commission ont pu constater qu'ils se donnaient beaucoup de peine pour nous donner les explications nécessaires. Il y a déjà pas mal d'encre qui a coulé à ce sujet. Malgré les différents avis, intérêts personnels ou de différentes organisations, la grande majorité est de l'avis que cette route est nécessaire. Du côté de la commission des routes, nous avons eu les informations et la documentation nécessaire pour nous faire une idée objective et positive. Avant la commission des routes, il y avait beaucoup d'autres personnes et commissions qui ont travaillé et étudié ce dossier, des gens de l'administration, de la politique et notamment des communes concernées. Il faut aussi avoir confiance en tout ce travail qui a été fait en préambule.

La route de contournement de Guin n'est pas en discussion seulement depuis quelques jours. La discussion dure déjà depuis des années, notamment sur le choix du tracé. Suite à une analyse plus profonde du trafic en Basse-Singine, plusieurs concepts ont été analysés. Finalement, le concept C4b a été retenu. Retenu pour les résultats positifs, surtout les évaluations partielles notamment en qualité de système de transport, sécurité routière, répercussions sur l'environnement et consommation de ressources. De dire que le projet ne tient pas compte des éléments écologiques est faux. Le contraire est vrai. Valtralog pour la traversée de Guin sera réalisé, mais ne pourra être réalisé que si l'on fait la route de contournement. Le concept 'transports publics' sera étudié plus en détail, c'est également noté dans le message. La commune de Guin s'engage pour un concept pour plus de mobilité douce, c'est-à-dire: Bewirtschaftung eines Parkplatzkonzeptes, Einführung von Tempo-30-Zonen, Gestaltung des Dorfkerns und allgemein Verbesserung der Lebensqualität. Zum Schluss möchte ich auch die Bedeutung dieses Projekts für die ganze Region, für die Entwicklung und die Arbeitsplätze in der Region, erwähnen.

Au nom du groupe démocrate-chrétien qui, à l'unanimité, a accepté ce message, je vous prie d'en faire de même.

Binz Joseph (*UDC/SVP, SE*). Zum Dekret Nr. 129 nimmt die SVP wie nachfolgend Stellung: Bulle eröffnet demnächst ihre Umfahrungsstrasse 189, in Freiburg wird die Poyabrücke gebaut und seit 20 Jahren reden wir im Sensebezirk von der Umfahrung Düdingen. Endlich ist es soweit, dass wir über den Verpflichtungskredit von 9 Mio. Franken reden und somit den Startschuss für diese langersehnte Umfahrung geben können. Die Strassenkommission stimmte diesem Dekret mit 8 gegen 1 Stimme zu. Auch hatten wir gehört, dass die Finanzkommission mit 12 Stimmen ohne Gegenstimme diesem Dekretsentwurf zustimmte. Für die Medieninformation von VCS, WWF, Pro Natura, Pro Freiburg und Pro Velo vom 3. Juni betreffend der Umfahrungsstrasse Düdingen benutzten diese die Verkehrsstudie «Unterer Sensebezirk» um falsche und irreführende Meldungen zu verbreiten. Ich danke dem hier anwesenden Gemeinderat von Düdingen für die Richtigstellung dieser irreführenden Medieninformation. Der Entschluss zum Standort des Baus dieser Umfahrungsstrasse wuchs auf demokratischer Basis: Strassenkommission der Gemeinde, Gemeinderat von Düdingen, Oberamt des Sensebezirks, Verkehrskommission des Sensebezirks in Zusammenarbeit mit dem Kanton Freiburg. Zu diesem Dekret hat jeder Grossrat vom Gemeinderat Düdingen per E-Mail die realistischen Argumente für den Bau dieser Umfahrungsstrasse zugestellt bekommen. Ich hoffe, dass meine französischsprachigen Kolleginnen und Kollegen diese Stellungnahme in deutscher Version verstanden haben. Düdingen und der Sensebezirk brauchen diese Umfahrungsstrasse. Lasst uns nicht länger warten! Lasst uns endlich Nägel mit Köpfen machen und lasst uns diesem Dekret zustimmen! Die meisten Bewohner von Düdingen, sowie das Senslervolk, die Strassenbenutzer und auch die meisten Velofahrer verdanken es Ihnen. Mehrheitlich wird die SVP-Fraktion diesem Dekret zustimmen.

Rime Nicolas (*PS/SP, GR*). Le groupe socialiste a pris connaissance avec intérêt du décret N° 129 et de son message. Ceux-ci laissent une partie du groupe très perplexe et c'est au nom de cette partie que je parle. Dans le message, le contournement de Guin est présenté comme un projet de l'agglomération du Grand Fribourg. Or je vous rappelle que ce contournement a été plus que critiqué par Berne et que son rôle dans le refus du projet d'agglomération par la Confédération n'est pas à négliger. Il est donc illusoire de la part du Conseil d'Etat d'espérer une quelconque participation de la Confédération. En nous prononçant sur ce décret, c'est sur une route cantonale que nous nous prononçons, donc avec à terme, les 100 millions prévus uniquement à charge du canton. La mobilité douce et les transports publics ont été écartés d'entrée des études de trafic. Il ne s'agissait pas d'opposer les variantes, mais bien de les rendre complémentaires. Afin d'avoir une chance d'obtenir une subvention fédérale pour cet objet, il est absolument nécessaire d'y ajouter un volet 'transports publics et mobilité douce'. La partie du groupe socialiste que je représente souhaite vivement qu'en plus des études que nous devons engager pour le contournement de Guin, une étude pour toute la Basse-Singine doit également être faite pour la

mobilité douce et les transports publics. C'est à cette condition que nous pourrions alors soutenir ce décret. Un amendement a été déposé dans ce sens et nous le soutiendrons.

Kolly René (*PLR/FDP, SC*). Le groupe libéral-radical a étudié ce message avec attention. Le groupe relève que la situation concernant le trafic en Basse-Singine est à peine supportable et l'on constate tous les jours des bouchons dans le village de Guin. Différentes interventions politiques depuis 2001 ainsi qu'une étude de trafic en Basse-Singine ont précédé ce message. L'étude de trafic en Basse-Singine recommande la variante avec contournement de Guin. Cette étude affiche des résultats positifs pour toutes les évaluations. Ceci a été cité par M. le Conseiller d'Etat. Par contre, il faut relever cette contradiction avec l'évaluation des offices fédéraux qui ont émis des doutes sur ce projet, relevant que le rapport coût-utilité est trop faible pour être financé via le fond d'infrastructures, d'où la question: comment pensez-vous obtenir les subventions? Néanmoins, pour répondre aux nombreux problèmes de circulation en Basse-Singine, en particulier à Guin, sachant que ni les transports publics, ni les autres aménagements routiers pourront résoudre ces problèmes, relevant aussi que ce projet est soutenu par les autorités communales de Guin, de toute la Basse-Singine, ainsi qu'une grande majorité de la population de Guin et environ, le groupe libéral-radical soutiendra à l'unanimité ce projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrains en vue de cette réalisation. Il en va aussi de la solidarité cantonale en matière d'aménagement routier.

Mutter Christa (*ACG/MLB, FV*). Da wir heute über den Sensler Verkehr entscheiden, erlauben Sie mir bitte einige Worte auf Deutsch – les détails suivront en français.

Das Mitte-Links-Bündnis hat zur Botschaft 129 zahlreiche Aspekte diskutiert: Verkehr, Umwelt, Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung, Umwelt und Landschaft, sowie die Finanzen und die Qualität der Information.

Als erstes betonen wir, dass es unabdingbar ist, die Verkehrsprobleme in den Ortschaften des unteren Sensebezirks zu lösen. Die Situation in Düdingen ist oft unhaltbar: Ärgerlicher Zeitverlust für die einen, grosse Gefahren für die anderen. Vergessen wir nicht, dass in Flamatt vergleichbare Probleme anstehen und diese auch in anderen Ortskernen und auch im Verkehr zwischen den Dörfern zunehmen.

Welches ist hier die richtige Lösung? Oder vielmehr: Welches sind hier die besten Lösungen? Die vorliegende Botschaft 129 schreibt als einzige Hauptmassnahme vor, die Umfahrung Düdingen in erster Priorität zu erstellen. Dieser Entscheid beruht auf der Verkehrsstudie «Unterer Sensebezirk», welcher ein Konzept für die ganze Region präsentieren sollte. Botschaft, Dekret und die Studie als Basis sind unserer Meinung nach in mehreren Punkten problematisch.

Permettez-moi une remarque sur la qualité de la préparation du dossier. Il a fallu un mois d'échanges de

courriels aux citoyens intéressés pour avoir accès à l'étude Basse-Singine, et les questions posées en commission n'ont toujours pas trouvé de réponse satisfaisante. L'étude Basse-Singine est un document qui est toujours incomplet. La direction du projet avait décidé en 2007 d'exclure du mandat à RappTrans une variante équivalente de transports publics. Elle avait choisi d'ignorer entièrement les possibilités et les effets de la mobilité douce et de la modération du trafic.

Notre groupe est partagé sur la nécessité de la construction du contournement, mais il est unanime sur le constat suivant. Le message étant le reflet de cette étude, nous ne disposons aujourd'hui que d'un dossier trop incomplet pour prendre la décision d'aller de l'avant avec l'avant-projet et les achats de terrains pour le contournement, et de laisser de côté pour le moment les autres possibilités. C'est pourquoi nous sommes enclins à soutenir un décret dans ce sens pour les études, mais en demandant de compléter dans un premier temps les études existantes par les thèmes qui manquent. Sans ces compléments, la majorité de notre groupe est réticente à se lancer dans des études pour un projet qui coûtera au canton la bagatelle de 100 millions de francs.

Nous avons des interrogations sur le projet lui-même. Le Conseil d'Etat se concentre sur Guin. Pour le reste de la région, il sera difficile voire impossible de provoquer une décision du Conseil fédéral pour un troisième raccordement autoroutier entre Fribourg et la frontière bernoise. En plus, trois projets en cours influenceront ce dossier: la liaison routière Birch-Luggiwil, le projet Poya ainsi que le projet Valtraloc pour la traversée de Guin.

Concernant les effets de délestage de ces trois projets, nous avons reçu des réponses et des chiffres contradictoires suivant les sources. Ces sources étaient l'étude Basse-Singine, le projet Poya ou la commune de Guin dans sa prise de position que nous avons reçue avant-hier. Aucun potentiel de délestage a été calculé pour les transports publics, la modération du trafic, les pistes cyclables et les piétons. Ces deux points devraient être clarifiés avec un complément d'étude et des réponses consolidées et aussi compréhensibles pour la population. Nous partageons aussi le souci des organisations de l'environnement qui craignent qu'une nouvelle route fera augmenter le trafic automobile, ce qui cimentera la nécessité de la population de disposer de deux voitures par ménage plutôt qu'une, au lieu de pouvoir effectuer par exemple le chemin de l'école ou du travail par d'autres moyens. Elles mentionnent également les problèmes liés à un tracé proche du marais de Guin, biotope vulnérable d'importance nationale, la perte des terrains agricoles et les effets de coupure importants pour les quartiers résidentiels.

Je vais finir sur l'aspect financier. Il est illusoire et même contreproductif de vouloir solliciter une aide financière de la Confédération par le biais du projet aggro 2011 après un premier refus très sec du contournement par ces autorités. Face à toutes ces interrogations, nous vous suggérons par voie d'amendement de compléter le décret par des préétudes à faire avant la décision sur la meilleure combinaison des solutions de trafic à retenir.

Boschung-Vonlanthen Moritz (PDC/CVP, SE). Erlauben Sie mir zuerst eine grundsätzliche persönliche Bemerkung: Es scheint mir, dass man im Kanton Freiburg nach wie vor die Verkehrsprobleme vor allem mit dem Bau neuer Strassen zu lösen glaubt. Ich finde, dass ein Paradigmenwechsel nötig wäre: Der Verkehr ist weit mehr als der Neubau von Strassen. Verkehr bedeutet unter anderem auch Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und viele andere Punkte. Gerade diese Bereiche sind in der Botschaft relativ stiefmütterlich behandelt worden und ich frage mich, wo da die Nachhaltigkeit bleibt, die unsere Kantonsverfassung uns vorschreibt.

Meines Erachtens gibt es in der Botschaft noch einige Unklarheiten und offene Fragen, die geklärt werden müssen. Ein paar Beispiele: Wieso ist die «Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk», auf die sich die Botschaft ausdrücklich beruft, nicht in ihrer Gesamtheit veröffentlicht worden? Die Botschaft wäre um einiges klarer und einsichtiger ausgefallen, wenn die verschiedenen Varianten mit ihren konkreten zahlenmässigen Auswirkungen aufgezeigt worden wären. Wann ist mit konkreten Resultaten zum öffentlichen Verkehr zu rechnen, nachdem die Botschaft ja mitteilt, dass ein Konzept noch in Ausarbeitung sei? Wie wird sichergestellt, dass die unter Naturschutz stehenden Düdinger Moose erhalten bleiben? Ist die Botschaft wirklich ehrlich, wenn sie von der Umfahrung Düdingen als erste Etappe spricht, die Realisierung der zweiten Etappe, nämlich der Anschluss an die Autobahn bei Friseneit jedoch praktisch – zeitlich und bezüglich aller Rahmenbedingungen – offen lässt? Wäre es nicht ehrlicher gewesen, zu sagen, dass angesichts der vielen Strassenprojekte im ganzen Kanton und der beschränkt zur Verfügung stehenden Mittel die Einwohner von Wünnewil-Flamatt, Ueberstorf und Schmitten noch während Jahrzehnten auf diese zweite Etappe warten müssen? Die Botschaft spricht mehrmals von der Steigerung der Lebensqualität im Dorfzentrum, was ich sehr begrüsse. Wie aber will der Staatsrat die Lebensqualität in denen von den neuen Strassen betroffenen Quartieren sicherstellen? Werden bei den vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen im Bereich der Neubaustrasse auch die nahe Eisenbahn und die Autobahn miteinbezogen? Sie verursachen insgesamt erheblichen Lärm und beeinträchtigen die Lebensqualität massgeblich.

Trotz dieser offenen Fragen werde ich für den Kredit stimmen, weil er unerlässlich ist. Doch ich verbinde damit die Bedingung, dass der Staatsrat zusichert, im Studienkredit folgende Auflagen zu berücksichtigen: 1. Die Umfahrung muss so ausgestaltet werden, dass sie nicht nur die Düdinger Moose nicht gefährdet, sondern auch den Menschen in den betroffenen Quartieren keine Verminderung der Lebensqualität, auch besonders bezüglich dem Lärm, bringt. Das heisst, dass konsequenterweise die Variante mit der Verlängerung des Tunnels nicht nur detailliert abgeklärt, sondern als Hauptvariante ins Auge gefasst werden muss. Diese Variante weist zahlreiche Vorteile gegenüber einer halboffenen Linienführung auf. Sie wird übrigens in der Plandarstellung der Botschaft auf S. 13 aufgezeigt, allerdings im Text überhaupt nicht behandelt. 2. Unabhängig von der Abklärung, ob die Umfahrungstrasse

dereinst ins Agglomerationsprogramm aufgenommen wird, was ich sehr bezweifle, muss im Rahmen des Studienkredits dafür gesorgt werden, dass in Koordination mit der Gemeinde Düdingen und deren Verkehrsrichtplan, so wie mit der Agglomeration mindestens alle Begleitmassnahmen ins Programm aufgenommen werden. Dazu sind zu zählen: Der öffentliche Verkehr, Park-and-Rail-Anlagen, der Langsamverkehr, Fuss- und Velowege, usw.

Dabei muss auch der vom Grossen Rat am 2. Dezember letzten Jahres angenommenen Motion Schorret/Thomet betreffend dem Bau von Radstreifen und Radwegen Rechnung getragen werden. Da die Umfahrungsstrassen kaum Velostreifen aufweisen dürfte, sind in Düdingen und in der unmittelbaren Umgebung Velostreifen bei anderen Strassen zumindest in der gleichen Länge wie die Umfahrungsstrasse vorzusehen und zu realisieren.

Die eingangs erwähnten offenen Fragen und Ungeheimheiten müssen ebenso, wie die in der Anfrage von Herrn Bapst und Frau Bulliard vom 5. Juli erwähnten Probleme, in der definitiven Kreditvorlage geklärt und entsprechend im Baukredit berücksichtigt sein.

Abschliessend Folgendes: Dem möglichen Argument, diese Auflagen würden den Baukredit unnötig erhöhen, ist entgegenzuhalten, dass der Kanton an der Planung und Realisierung weiterer Ortsumfahrungen und Strassenprojekte ist. Es geht darum, jetzt am Beispiel der Umfahrung Düdingen aufzuzeigen, wie hier, und auch später, den Anforderungen einer neuen umfassenden Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen wird.

Gander Daniel (UDC/SVP, FV). J'interviens uniquement pour la route de contournement de Guin. Le projet tel qu'il nous est proposé permettra d'apporter une importante diminution du trafic en traversée de la localité de Guin. Qui dit diminution dit aussi amélioration de la qualité de l'air et de vie pour tous les habitants concernés. Le projet en soi est intéressant et utile, mais à notre avis il manque d'envergure. En effet, nous ne sommes plus en 1970 où le canton comptait 170 000 habitants et où le réseau routier était performant. A l'heure actuelle, le trafic automobile s'est amplifié de manière extraordinaire, notamment et surtout en raison d'une démographie galopante, mais également suite au nombre croissant de nouvelles immatriculations. Dès lors nous nous demandons pourquoi ce projet n'est pas plus ambitieux et ne répond pas aux conditions du développement présent. Ceci dit, nous invitons les initiateurs de ce projet à prendre en compte nos remarques ci-dessus et à tenir compte des suggestions suivantes:

- porter la largeur de la chaussée à 9 mètres et non à 7 mètres comme indiqué;
- par cet élargissement, faciliter le contournement des véhicules lents ou agricoles;
- intégrer des pistes cyclables sur tout le tracé;
- prévoir des accotements suffisamment larges afin de faciliter l'évacuation des véhicules accidentés ou en panne;

- envisager la possibilité de créer à l'avenir une troisième voie.

Toutes ces suggestions vont permettre de garantir au mieux la sécurité routière, car il est prouvé scientifiquement qu'une route large est moins sujette aux accidents qu'une route étroite. Prendre en compte les critères énumérés ci-dessus, c'est rendre service à tous les usagers et c'est favoriser notamment les cyclistes. Le groupe de l'Union démocratique du centre soutiendra le projet et l'octroi du crédit, tout en espérant que ses propositions soient prises en compte.

Jendly Bruno (PDC/CVP, SE). Le message N° 129 est une importante étape pour le développement du canton de Fribourg. Vous vous souvenez sûrement de toutes les discussions que nous avons eues lors du lancement du projet de la route de contournement de Bulle et du projet du pont de la Poya. La Singine a toujours soutenu ces deux projets. De même, les autres districts avaient également toujours accepté l'ordre défini par le canton: donner la priorité au projet de la route de contournement de Bulle, puis le pont de la Poya et en troisième place le contournement de Guin. En effet, depuis longtemps, nous parlons aussi des problèmes de circulation dans le village de Guin. Bien des études ont déjà été faites. En 1985, lors de la révision du PAL, la commune avait, avec le canton, étudié plusieurs variantes après avoir éliminé les variantes trop onéreuses. Cinq variantes ont été comparées. Déjà à l'époque, la variante Berg-Fillistorf avait été écartée, car elle utilisait bien trop de terres agricoles et n'apportait pas les résultats escomptés concernant le délestage du trafic à travers Guin.

La variante V2 était déjà à l'époque la meilleure. Comme le message le rappelle, en 2003, une nouvelle étude a confirmé la variante V2 et maintenant, la nouvelle étude sur la Basse-Singine, avec une vision encore plus large, confirme que le contournement de Guin doit se faire selon le tracé V2. Ce qui me choque, c'est que les adversaires, même pour les études, sortent du bois comme s'ils n'avaient jamais entendu parler de ce projet. Ils disent que le problème de circulation est à régler autrement. Ils ne disent pas comment. Depuis 20 ans, ils connaissent le résultat des études et maintenant ils ne veulent pas accepter le résultat de l'étude de la Basse-Singine.

Je rappelle qu'il faut faire cette route pour contourner Guin. La traversée du village est surchargée. Tout le monde connaît les grands problèmes de sécurité à la sortie de l'autoroute de Guin. La sécurité dans le village pour les habitants, dont plus de mille écoliers, est très précaire. Chaque année, nous avons plus de 15 à 17 accidents sur la route cantonale. Les limites des émissions de bruits et celles des gaz sont régulièrement dépassées. Le trafic interne ne représente que 10% des 18 000 véhicules. C'est bien 30% qui est du transit. Les autres 60% sont répartis pour environ 30% de gens extérieurs de la commune qui viennent travailler à Guin et environ 30% sont des habitants de Guin qui vont travailler en dehors de Guin. Le calcul est vite fait. Nous n'arriverons jamais sans route de contournement à diminuer le trafic de 25 000 véhicules à 7000 véhicules par jour. Même si le conseil communal de

Guin a prévu de promouvoir la mobilité douce – il a déjà construit plusieurs cheminements pour cyclistes – il n’arrivera pas à diminuer suffisamment le nombre de véhicules. Les gens ne veulent pas venir en vélo depuis Planfayon jusqu’à Guin. Encore une fois, nous n’arriverons pas à diminuer le trafic de telle manière à ne plus avoir besoin de la route de contournement. Au contraire, pour que nous puissions rendre le village plus attractif à la mobilité douce, il faut supprimer au maximum le trafic sur la route cantonale et donner la place aux piétons, aux deux-roues et aux transports en commun.

La nouvelle route sera faite selon les nouvelles exigences du type route d’évitement de Bulle. On voit que le maximum a été fait afin que les citoyens et notamment l’environnement et le paysage soient respectés. Ce message va permettre de donner des solutions et de répondre à toutes les questions. La population du canton de Fribourg va continuer à augmenter, c’est également le cas en Singine. Le fait est que le trafic est le plus chargé à travers la commune de Guin et pas ailleurs. Il est donc normal que nous allions chercher des solutions là où les problèmes sont les plus grands et où l’efficacité sera la plus grande.

Nous sommes responsables envers nos citoyens. Nous devons trouver des solutions pour tous les habitants de Guin, pour l’agglomération fribourgeoise et toute la Singine et une partie du Lac.

Christian Ducotterd (*PCD/CVP, SC*). Le projet de contournement présenté est, selon les études faites jusqu’à ce jour, le meilleur moyen de diminuer de manière importante le trafic dans le village de Guin. Personnellement, je suis très sensible au fait que ce tracé passe près d’un endroit naturel qui devra être préservé au maximum lors des travaux. Nous savons aussi que le quadrillage du territoire est préjudiciable à la biodiversité. Ceci est encore plus une réalité à des endroits aussi particuliers. Nous savons déjà en tirant des comparaisons avec des projets similaires que cette construction sera très onéreuse.

Le principe prévu en trois phases doit nous permettre de tirer des conclusions et de décider de la suite des travaux lors des prochaines demandes de crédit. Pour prendre cette décision, nous aurons besoin de savoir dans quelle mesure il est possible ou non de remplacer le projet par différentes interventions moins onéreuses, permettant de diminuer les problèmes dus au trafic important et de diminuer ce même trafic qui est actuellement de 16 000 véhicules. Pour comparaison, il y a environ 22 000 véhicules à la route du Jura à Fribourg. Il serait nécessaire de tenir compte d’autres projets qui pourront influencer les flux de circulation. Les études menées pour la construction de cette route doivent absolument inclure les mesures d’accompagnement et ceci comme prévu, tout en tenant compte d’une augmentation des transports publics.

En plus de l’étude pour la construction de la route de contournement elle-même, je pense qu’il est nécessaire lors des conclusions de ce travail, d’apporter les informations nécessaires concernant les différentes autres possibilités permettant de diminuer sensiblement la circulation. Ainsi seulement, nous pourrions mettre sur la balance un projet important, mais peut-être né-

cessaire, avec un projet plus léger incluant différentes mesures.

Voici quelques exemples de points importants qui devraient être inclus dans l’étude. La diminution réelle du nombre de véhicules due au futur pont de la Poya devra être évaluée. Nous pourrions constater quelles améliorations apportera la nouvelle route Birch–Lugwil qui partira de la sortie d’autoroute directement sur Schiffenen. Ceci devrait en principe grandement améliorer la sortie de l’autoroute encombrée par les véhicules qui ne peuvent être absorbés par le giratoire actuel. L’étude devrait se terminer uniquement après avoir tiré ces conclusions. Il est nécessaire de tenir compte d’une augmentation sensible des transports publics et d’en tirer les conséquences positives sur la diminution du trafic routier. La recherche de solutions doit absolument inclure une augmentation des transports publics qui sont un principe voulu pour l’obtention de subventions fédérales et que l’on ne peut mettre de côté à l’heure actuelle où l’environnement est une préoccupation importante. Un passage sous la route pour piétons permettrait aux élèves de se rendre à l’école à pied et ainsi d’éviter aux parents d’encombrer encore plus la route avec leurs propres véhicules. L’attente aux passages piétons qui seraient supprimés serait d’autant diminuée. Ceci fonctionne parfaitement à Givisiez proche du restaurant de l’escale où de nombreux élèves utilisent ce passage chaque jour sans problème et personne ne voudrait certainement faire autrement. Le secret de cette réussite est tout simplement de ne pas mettre le passage piéton sur la chaussée à ces endroits.

Mesdames et Messieurs, seul ce principe permettra d’apporter des éléments importants lors d’une prochaine demande de crédit pour ce projet et de rectifier le tir si nécessaire, comme l’a dit M. le Commissaire.

Johner-Etter Ueli (*UDC/SVP, LA*). Ich spreche in meinem persönlichen Namen. Ich werde dem beantragten Verpflichtungskredit zustimmen, auch wenn scheinbar noch offene Fragen anstehen. Ich habe nämlich grosses Vertrauen in die neu agierende Mannschaft der Sektion Strassenbau.

Da es sich hier und heute um ein Umfahrungsstrassenprojekt handelt, erlaube ich mir aber als Grossrat von Kerzers noch eine kleine Nebenbemerkung: Ich hoffe, dass der Staatsrat in einem nächsten Strassendekret dem Grossen Rat einen Planungskredit für den Kreisel auf der Kantonalstrasse bei der Autobahnzubringer- und der Industriestrasse in Kerzers und der Umfahrungsstrasse um Kerzers vorlegen wird. Dies damit wir im nördlichen Teil unseres schönen Kantons zumindest in der Planung und Evaluation mit anderen Strassenprojekten im Kanton gleichgestellt sind und unsere breite Bevölkerung auch ausser der Steuererklärung noch merkt, dass wir tatsächlich noch zum Kanton Freiburg gehören.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, für die Umfahrung von Kerzers braucht der Kanton nicht einmal Landerwerb zu tätigen. Das gesamte Trasse bis an die Berner Grenze bei Kallnach ist seit 40 Jahren im Besitz des Staates und 40 Meter breit entlang der Bahnlinie Kerzers–Fräschels ausgespart. Der Anschluss-Viadukt zur Autobahn A1 wartet seit mehr als 30 Jahren auf

die Aufnahme des Nord-Süd-Transitverkehrs. Sogar die Hochspannungsmasten und die schon gebauten Unterführungen sind mit den Flurweganschlüssen auf die zukünftige Strasse ausgerichtet und angepasst.

Marbach Christian (*PS/SP, SE*). Es wurde bereits sehr viel über diese Strasse gesprochen, aber sie werden verstehen, dass auch ich mich kurz dazu äussern möchte. Jede neue Strasse wirft Fragen auf, bringt mögliche Nachteile mit sich. Darum gilt es gut abzuwägen, ob Vorteile, Nutzen und Chancen einer solchen neuen Strasse überwiegen.

Seit nunmehr 30 Jahren bin ich in Düdingen aktiv und mindestens solange ist das Thema der Ortsumfahrung ein Hauptdiskussionspunkt. Glauben Sie mir, ich habe mir den Entscheid «Umfahrung – ja oder nein?» nicht leicht gemacht und bin zur Überzeugung gekommen, dass wir nicht darum herumkommen, das Dorfzentrum mit einer Strasse zu entlasten.

In den letzten Jahrzehnten wurden viele Varianten diskutiert und analysiert und man ist immer wieder praktisch auf die gleiche Variante gekommen, nämlich auf die uns vorliegende. Unumgänglich ist jedoch meiner Meinung nach, bei der vorgelegten Variante die Verlängerung des Tunnels im Gebiet der Zelg. Ohne Umfahrung keine Lösung für die heute bestehenden Probleme. Sämtliche Massnahmen in diese Richtung würden im Keime erstickt. Nur so hat die Umsetzung von Valtrac eine Erhöhung der Lebensqualität für die Bevölkerung zur Folge und die Sicherheit für Fuss- und Langsamverkehr eine Chance, realisiert zu werden. Auch eine gewisse Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs und das Angebot von Ortsbussen kann nur dann in Betracht gezogen werden. All diese Massnahmen bilden eine grosse Herausforderung. Die Gemeinde ist bereit, diese anzunehmen und umzusetzen, wie sie in ihrer Pressemitteilung schreibt.

Auch für die Erschliessung der Arbeitszone Birch spielt die Umfahrung eine entscheidende Rolle und diese Entwicklungsmöglichkeit darf nicht aufs Spiel gesetzt werden. Selbstverständlich müssen parallel die weiteren Etappen des «Verkehrskonzepts Unterer Sensebezirk» weiter vorangetrieben und verfeinert werden. So darf z.B. Flamatt nicht auf immer und ewig mit unklaren Absichtserklärungen getröstet werden. Auch ein weitergehendes Konzept für den öffentlichen Verkehr ist dringend notwendig und muss prioritär behandelt werden, wie dies übrigens auch Kollege Boschung erwähnt hat. Ich wehre mich allerdings dagegen, dass die teilweise bestehenden offenen Fragen des «Verkehrskonzeptes Unterer Sensebezirk» dazu verwendet werden, die Lösungen der offensichtlichen Verkehrsprobleme in Düdingen zu verhindern und die Verbesserungen noch einmal um Jahre hinauszuzögern.

Ich bitte Sie, diesem Dekret zuzustimmen.

Bapst Markus (*PDC/CVP, SE*). Bei der Umfahrungsstrasse Düdingen geht es nicht nur um die Lösung von Verkehrsproblemen, darüber haben wir heute morgen schon viel gesprochen, sondern auch um eine Investition in die Zukunft. Die Umfahrungsstrasse Düdingen ist für die wirtschaftliche Entwicklung des Sensebezirks einerseits und andererseits der Agglomeration

Freiburg schlicht nötig. Schauen Sie doch einmal auf die Landkarte: Wo wollen Sie in Zukunft im Raum der Agglomeration die Arbeitsplätze ansiedeln? Düdingen ist der ideale Standort; verfügt über Eisenbahn- und Autobahnanschluss und vor allem noch über ideal gelegene Flächen, welche für die Entwicklung von Bezirk und Agglomeration unverzichtbar sind.

Der Kanton hat übrigens die strategische Bedeutung längst erkannt. Die Arbeitszone Birch ist ja bereits von kantonaler Bedeutung und ihre Erschliessung hat mit einem kürzlich gefassten Beschluss der Gemeindeversammlung eben erst begonnen. Das Gebiet nördlich der Autobahn hat gemäss der Gemeinde Düdingen ein Potential von 2000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Grosse Arbeitszonen bedeuten Verdienst, aber auch Verkehr und Transporte und funktionieren ohne Strassen deshalb nicht. Ich erinnere daran, dass die Zubringerachsen heute durchs Ortszentrum führen und bereits weitgehend ausgelastet sind.

Die Ortsdurchfahrt von Düdingen ist mit rund 17 000 Fahrzeugen eine der meistbelasteten Ortsdurchfahrten des Kantons. Die Bevölkerung erträgt dabei zudem einen relativ hohen Lastwagenanteil. Die Umfahrungsstrasse ist auch eine Investition in eine lebenswertere und sichere Umgebung im Ortszentrum von Düdingen, weil sie Raum für eine Umgestaltung des Ortskerns, Raum für den öffentlichen Verkehr, den Zweiradverkehr und die Fussgänger schafft. Allein die rund 1000 Schüler Düdingens sind heute täglich hohen Risiken des Verkehrs ausgesetzt. Wollen Sie die Mitverantwortung für eine Verschlimmerung der Situation übernehmen?

In dieser Situation ist es wichtig und richtig, den Finger auf die Begleitmassnahmen zu legen. Auch hier sehe ich Handlungsbedarf. Ein ausgereiftes Projekt in der heutigen Zeit muss diese Aspekte unbedingt berücksichtigen und mit der Verkehrsplanung der Gemeinde und der Agglomeration koordinieren. Ich gehe davon aus, dass dies im Rahmen des vorgelegten Kredites vollumfänglich erfolgen wird – so wie es auf Seite 9 der Botschaft auch erwähnt ist. Damit das Projekt ein Erfolg wird, ist der Einbezug sinnvoller Begleitmassnahmen in der heutigen Zeit eine grundsätzliche Anforderung an ein modernes Projekt. Der Umweltverträglichkeitsbericht wird gerade in diesem Bereich hohen Anforderungen genügen müssen. Die Umfahrungsstrasse bietet somit die Chance, Düdingen zu entstopfen und ist gleichzeitig eine wichtige Investition in die wirtschaftliche Entwicklung der Zukunft.

Ich stimme dem vorliegenden Dekret aus diesen Gründen mit voller Überzeugung zu.

Piller Alfons (*UDC/SVP, SE*). Als reger Strassenbenutzer mit leichten und schweren Motorfahrzeugen bin ich natürlich froh, dass wir heute endlich einem Dekret zustimmen können und hoffe natürlich, dass die echten «Romands» einmal zeigen, wie sie zu den deutschsprachigen «Romands» stehen und das Projekt massiv unterstützen. Ich habe immer noch die Diskussionen im Kopf, als es um die Abstimmung zur Umfahrung Bulle ging. Da hat man uns gesagt, als wir ein wenig skeptisch waren: Ihr dürft nicht dagegen sein, sonst kommt die Retourkutsche. Ich denke, dass Bulle

jetzt eine goldene Lösung hat, oder? Sogar eine vergoldete Variante: die Mehrkosten.

Ich möchte keine Details zum Projekt wiederholen, aber ich unterstütze voll und ganz die unbedingte Lösung für den unteren, schönen Sensebezirk. Ich hätte es aber gerne vom Staatsrat gesehen, wenn man ein Verkehrskonzept für den ganzen Bezirk präsentiert hätte. Ich hoffe aber, dass es nicht wieder ein solches Desaster, oder wie wir sagen, ein Theater bringt, wie beim Projekt Plasselb–Plaffeien. Darum, sehr geehrte Herren Staatsräte, habe ich noch mehrere Sorgen im Kopf. Es gibt noch einen oberen Sensebezirk und ich habe diesbezüglich zwei Fragen, Herr Staatsrat Godel: Wie lange müssen wir im Oberland noch warten, um die Strassen zu sanieren? Es besteht Handlungsbedarf. Und die zweite Frage: Wie sieht es mit dem Strassenstück zwischen Zollhaus und Sangernboden aus? Hier muss eine Lösung gefunden werden. Dies liegt mir und unserer Bevölkerung auf dem Gemüt. Wir verkräften das nicht mehr. Es kann doch nicht sein, dass eine interkantonale Verbindung vollumfänglich zu Lasten einer Berggemeinde geht.

Schorderet Edgar (*PDC/CVP, SC*). Permettez-moi de vous donner un regard pragmatique sur les problèmes de mobilité rencontrés à Guin. Chaque jour, aux mêmes heures, aux mêmes endroits, des colonnes de voitures stationnent sur la voie de droite de l'autoroute tant en provenance de Fribourg que de Berne, ainsi qu'au centre du village. Cette situation qui dure depuis très longtemps n'est pas tolérable en raison des risques importants qu'elle occasionne à tous les utilisateurs de la A12 qui passent à cet endroit. Il n'est pas nécessaire de poursuivre de longues études de trafic pour s'en rendre compte. C'est le moment d'agir par une étude de projet qui devra déboucher sur une solution adéquate. Guin, la Singine, mais également tous les utilisateurs qui empruntent cet axe le demandent. Il est aussi important de promouvoir la sécurité routière que celle des ascenseurs dont on a parlé ce matin.

La thématique des transports publics doit encore faire l'objet de réflexions plus poussées. C'est mentionné dans le rapport, ça été relevé par plusieurs intervenants. A mon avis, dans ce cas de figure de Guin, une augmentation du transfert modal en faveur du rail est illusoire. J'attends du rail qu'il reprenne au moins sa part dans l'augmentation de la demande de mobilité, augmentation qui continuera ces prochaines années. C'est un réel défi pour le trafic ferroviaire.

En ce qui concerne les transports publics en dehors de l'axe ferroviaire, ceux-ci doivent s'intensifier. L'équation ne peut se résoudre que par la route et la mise en place de lignes de bus adéquates qui empruntent cette dernière. Je demande dès lors que l'étude de projet de la route de contournement tienne compte de façon marquée de cet objectif, ainsi que des autres modes de mobilité douce. Que l'on n'oublie pas la mise en place d'un concept adapté de bandes et de pistes cyclables, telles que la loi le prévoit aujourd'hui. Ceci manquait clairement dans le projet qu'on nous a soumis.

Je salue aussi la démarche du Conseil d'Etat de chercher d'abord à mettre sur le papier un projet optimisé et d'articuler un montant de travaux uniquement après la connaissance objective de l'avant-projet. On s'évi-

tera ainsi beaucoup de difficultés et l'on pourra ainsi, je l'espère, faire en sorte que la route de contournement de Guin ne devienne pas une route de détournement, comme c'est souvent mentionné, par mégarde il s'entend, dans le langage courant.

Enfin, je mets la question des priorités sur la table. Comment se fait-il, Mesdames et Messieurs, que le projet d'étude de Marly–Matran, dont le crédit a été accepté par ce conseil à la quasi unanimité, il y a plusieurs années, avec des objectifs très clairs, des objectifs de planning très clairs aujourd'hui dépassés, que cette étude soit toujours en suspens? Je demande que ce projet soit rapidement remis sur le métier et je souhaite aussi qu'il ne sera pas nécessaire de déposer une motion pour faire aboutir le projet de Guin qu'on va accepter aujourd'hui. Merci.

Ackermann André (*PDC/CVP, SC*). J'interviens à titre personnel. Même si je salue la nouvelle méthodologie utilisée par le SPC permettant d'estimer d'une manière plus précise les coûts d'un projet routier, je regrette la minceur du message 129 et je regrette que l'étude en Basse-Singine n'ait pas été remise à tous les députés. J'aurais aimé un message avec une approche plus globale du problème de la mobilité. Je partage l'avis émis par plusieurs intervenants allant dans ce sens. Je soutiendrai donc les amendements allant dans le sens d'un élargissement des objectifs de ce crédit d'études à moins que M. le Commissaire ne nous donne des assurances suffisantes à ce sujet.

Notre canton doit trouver maintenant de nouvelles solutions car il ne pourra plus continuer à coup de centaines de millions de francs à financer des routes de contournement dans toutes les régions, dans tous les districts. Chiètres, Vuisternens-devant-Romont, Belfaux, Prez-vers-Noréaz, ajoutons encore la liaison Marly–Matran et j'en passe et des meilleures. Il est nécessaire de prendre le temps d'une réflexion et de cesser de contourner les problèmes. Cette réflexion devrait, à mes yeux, porter sur les points suivants.

Premièrement, développer un concept global de mobilité au niveau cantonal débouchant sur une planification des mesures décidées en fonction de leur priorité, tenant compte bien sûr des aspects financiers.

Deuxièmement, pour que les transports publics ne soient plus le parent pauvre, il faut envisager rapidement un renforcement de notre Service cantonal des transports et revoir aussi la répartition des tâches entre ce service et les TPF.

Troisièmement, et plus important encore à mes yeux, il faut, pour assurer une véritable approche globale des problèmes de mobilité, envisager de réunir dans un même département les services des ponts et chaussées et des transports. Seule cette réorganisation permettra d'avoir une véritable approche globale. Je me poserai la question éventuellement de déposer une intervention parlementaire à ce sujet.

Krattinger-Jutzet Ursula (*PS/SP, SE*). Bei den Strassen ist es wie bei den Schulen: Jede und jeder ist Experte und hat persönliche Erfahrungen. Als Düdingerin habe ich diese Erfahrungen und Kenntnisse unserer

Ortsdurchfahrt und kann Ihnen sagen: Wir ersticken fast im Verkehr und brauchen dringend eine Lösung.

Der Gemeinderat von Düdingen hat sich den Entscheidung nicht leicht gemacht und hat zusammen mit dem Kanton, mit verschiedenen Ingenieurbüros und Experten nach Lösungen und Varianten gesucht. Es war ein langer und ein holpriger Weg. Aber hinter dem vorgeschlagenen Resultat der ausgewählten Variante können wir alle stehen, und ich hoffe sehr, dass Sie das vorliegende Dekret unterstützen werden.

Ich verstehe die Bedenken von verschiedenen Rednerinnen und Rednern. Ich kann Ihnen aber versichern, dass der Gemeinderat von Düdingen sich sehr stark einsetzt, den öffentlichen Verkehr zu fördern und dem Langsamverkehr höchste Priorität einzuräumen. Aber um dies zu realisieren, muss die Umfahrungsstrasse gebaut werden und die Valtraloc-Massnahmen müssen umgesetzt werden.

Die Düdinger sind geduldige Bürger. Wir haben 40 Jahre auf die Migros gewartet. Wir warten seit 30 Jahren auf die Umfahrungsstrasse. Aber jetzt muss etwas geschehen, um die Ortsdurchfahrt von Düdingen zu entlasten. Ich fordere Sie auf, meine Damen und Herren, helfen Sie mit, die Lebensqualität im Dorf Düdingen zu steigern, die Schulwege unserer Kinder sicherer zu machen, das wirtschaftliche Zentrum des Sensebezirks zu fördern und stimmen Sie dem vorliegenden Verpflichtungskredit zu.

Studer Albert (ACG/MLB, SE). En tant que représentant des verts libéraux du canton de Fribourg, je me permets aussi de dire quelques mots à ce sujet, et en tant que Singinois qui ai passé toute mon enfance et ma jeunesse à Guin. Maintenant, j'habite Saint-Ours. J'aimerais mettre le doigt sur la problématique du développement des transports publics en Singine.

Il est, pour le moment, impossible de venir de Saint-Ours à Guin avec un bus pour y aller travailler régulièrement parce qu'il y a tout juste une course le matin, après 7h, qui dure moins de 20 minutes. Pour rentrer, il y en a une à 16h! Donc, il est très difficile de se calquer sur les transports en commun.

Toutes les autres courses – il n'y en a pas beaucoup – prennent plus de 45 minutes, voire 50 minutes, d'attente à Tavel ou à Guin. C'est le même cas de figure pour les gens venant de Bösinggen sur Tavel; il faut attendre 3/4h à la gare de Guin pour avoir une correspondance sur Tavel. Si on veut effectivement régler le problème par le biais du transport public, il faut faire un considérable effort à ce niveau-là. Il faut quitter l'idée de faire partir trois bus à Fribourg en direction de Planfayon en les faisant partir sur les trois axes et de les faire revenir de la même façon. Il faut essayer de proposer une desserte aux Singinois entre les villages, de faire des tours qui partiraient, par exemple, de Guin–Tavel–Saint-Antoine pour revenir sur Schmitten–Guin et d'élargir des cercles comme ça. On peut faire la même chose sur le côté de Chiètres, de Dirlaret, etc., de relier les villages entre eux. Cela ferait énormément de possibilités pour éviter de prendre la voiture. Et il faut absolument augmenter la cadence. On l'a vu dans d'autres secteurs du canton ou en Suisse en général, dès le moment où on a une cadence de transports publics soutenue, les gens prennent le transport public. Donc, si on veut vraiment

diminuer le nombre de voitures dans le village de Guin, il faut absolument faire un effort considérable. 28%, c'est un grand chiffre, mais 28% sur quelque chose de petit, c'est toujours rien! Donc, il faut aller au-delà de ce qu'on a fait.

Il faudrait aussi envisager la possibilité de faire un Park & Ride à Tavel pour justement canaliser tout ce qui vient de l'Oberland et, après, avec des bus, les amener sur Fribourg et sur Guin.

Voilà deux propositions qui sont à suivre. J'espère que pendant le temps que le projet durera, on aura des réponses à ce niveau-là.

Ich werde jetzt auf Deutsch weitermachen. Ich möchte auch auf die raumplanerische Misere in Düdingen aufmerksam machen. Das Migros wurde vorhin erwähnt: 35 Jahre hat es gedauert, bis das Migros sich MITTEN im Dorf installiert hat. Es ist für mich kaum vorstellbar, zu denken, dass, wenn man solche grossen Komplexe mitten in einem Dorf baut, dass dann der Verkehr abnehmen wird. Wir haben die ganzen Quartiere beim Sportzentrum, die jetzt noch gebaut werden. Diese Leute werden immer durch das Dorf fahren. Also ist es ziemlich illusorisch zu denken, dass mit einer neuen Strasse, die durch Quartiere, die jetzt eigentlich ruhige Quartiere sind, geführt wird, man die Hauptachse in Düdingen entlasten wird.

Ich arbeite selber mitten im Dorf Düdingen. Ich weiss, dass die Problematik schwierig ist. Sie ist schwierig von 7 Uhr bis 7.30 Uhr, deshalb komme ich immer um 6 Uhr und sie ist schwierig zwischen 5 Uhr und 6 Uhr am Abend. Dann gibt es einen kritischen Punkt immer wenn die Schüler über die Strasse müssen. Das ist so. Aber ich möchte wirklich darauf aufmerksam machen, dass bei einer solchen Planung, die solche verkehrssensitiven Objekte mitten ins Dorf gestellt hat, es sehr schwierig ist, effektiv den Verkehr zu reduzieren. Abschliessend will ich sagen, dass wir von den Grünliberalen dieses Dekret unterstützen werden. Und, ich sage es auf französisch, damit es alle verstehen:

Il y a un garde-fous dans ce crédit d'engagement. Il y a un garde-fous! C'est la votation populaire qui portera ce projet. Voilà pourquoi on est d'accord de dire oui mais on transmet le message au Conseil d'Etat de bien faire attention de développer aussi les mesures parallèles, surtout le transport public.

Le Rapporteur. Ich stelle mit Freude fest, dass das Eintreten nicht bestritten ist, dass sich sehr viele Fragen angehäuft haben, die aber direkt an die Adresse des Staatsrates gehen. Aus diesem Grund übergebe ich das Wort Herrn Staatsrat Godel.

Le Commissaire. Ich danke allen Grossrätinnen und Grossräten für die intensive und konstruktive Grundsatzdiskussion und ich antworte Herrn Grossrat Piller: «Ich bin, wie Sie wissen, ein echter Romand.» Ich fahre auf Französisch fort, das geht viel besser für mich.

Tout d'abord, permettez-moi de remercier tous les groupes qui sont d'accord d'entrer en matière et je vais tenter de répondre aux nombreuses questions pertinentes posées dans le but de convaincre une large majorité d'accepter le projet tel que proposé.

Vous me permettrez d'abord de répondre aux quelques questions qui n'ont pas trait directement à ce projet pour éviter que je les oublie par la suite.

M. le Député Piller, à qui j'ai déjà répondu partiellement, lorsqu'il parle de la Haute-Singine, respectivement d'assainissements, j'aimerais bien satisfaire l'ensemble des députés, respectivement l'ensemble des régions. Des miracles, ça existe; je n'en ai jamais point vu mais je suis sûr que je ne pourrai jamais en faire! La seule chose que je peux vous dire c'est que le Conseil d'Etat, ces dernières années, a quand même admis de mettre davantage de moyens pour l'entretien des routes puisqu'on est passé de 7 millions ces dernières années à 9 millions cette année. D'ailleurs, nous allons encore intensifier parce qu'il est vrai qu'il y a une dégradation générale du réseau routier, en plus des dégâts de cet hiver que nous avons connus et qui s'élèvent à plus de 3 millions.

Je réponds aussi concernant les priorités à M. le Député Edgar Schorderet: Marly–Matran, Guin, etc. J'aimerais préciser une chose et ça répond à beaucoup de questions, à plusieurs députés dans ce sens-là, cela répond aussi au député Boschung à savoir qu'on veut tout résoudre par les routes. Mais, d'une manière générale, j'aimerais vous dire que nous avons cette sensibilité de mobilité et de transports publics d'une manière générale. J'en veux pour preuve que lorsque vous avez adopté – et je faisais partie de ce Grand Conseil en 2006 – le crédit d'engagement pour la liaison Marly–Posieux, sauf erreur – je pourrais examiner – le Directeur de l'époque, M. le Conseiller d'Etat Beat Vonlanthen avait clairement affirmé qu'en premier lieu on ferait une étude d'opportunité. Cette étude d'opportunité a été réalisée après avoir voté le crédit d'études pour l'ensemble du projet. Nous avons réalisé cette étude, nous l'avons publiée. De cette étude, il ressort clairement que nous devons en premier lieu réaliser des éléments pour améliorer les transports publics. Je crois que la situation est claire. Evidemment, les chiffres annoncés à l'époque démontrent clairement du point de vue coûts-utilité qu'on avait un problème, raison pour laquelle j'ai mandaté mes services, en accord avec le Conseil d'Etat, de poursuivre l'étude par une variante par la route de Chésalles. À aucun moment ce projet n'a été mis de côté et ne sera mis de côté et jamais le Parlement, respectivement le Conseil d'Etat, n'a pris de décision quant la priorité de Marly avant Guin, etc. ou Romont–Vaulruz. Pour moi, la situation est claire. Par rapport à ces études, pour le contournement de Guin, là, nous avons fait le contraire. Nous avons fait l'étude d'opportunité avant de venir avec un crédit d'études.

Je réponds aussi à M. le Député Ackermann quant aux réflexions qu'il a faites par rapport au fait de traiter tout dans le même service ou dans la même Direction. Je pense que cette proposition ou cette remarque mérite une analyse, cela pourrait effectivement améliorer les choses. Mais, en l'état, c'est réglé de cette manière, il faut faire avec et nous verrons si nous devons améliorer cette situation ou pas.

Je réponds encore à M. le Député Johner concernant Chiètres. Je suis conscient des problèmes de Chiètres. J'ai eu l'occasion l'année dernière de me rendre sur place. Et mes services et le nouveau chef de projet

ont aussi rencontré les autorités communales de Chiètres. J'en suis conscient et me dois de dire aussi que le SPC à l'époque était visionnaire, puisque l'Etat a acquis des terrains qui permettront un jour de réaliser. Je ne m'avancerai pas dans le *timing*. En cela, je vais aussi répondre à M. le Député Ackermann quant à l'exigence d'avoir une vision d'ensemble. Je pense que c'est juste d'avoir une vision d'ensemble mais ce n'est pas en faisant une étude d'ensemble que les problèmes de Guin seront résolus. Par contre, lorsqu'il a cité, notamment, Belfaux ou autres, je me permets de vous dire que j'ai demandé à mes services en relation avec un rapport que nous devons présenter suite au postulat Solange Berset/Elian Collaud et d'ailleurs encore d'autres, d'examiner l'opportunité de fixer des priorités par rapport aux régions concernées.

Je rappelle que si vous voulez vous rendre dans la Broye, vous avez trois possibilités et l'Etat ne pourra pas investir partout; je crois que c'est une évidence. A un moment donné, il faudra dire: On va mettre un accent de priorité tel que le définit la Confédération puisque la Confédération prévoit l'axe par Prez-vers-Noréaz comme prioritaire, respectivement reconnu comme route principale suisse. Donc, dans cet objectif, nous avons cette philosophie de revoir un peu le concept d'une manière générale pour éviter que la circulation soit partout et que nous devons investir partout.

J'en viens maintenant aux remarques concernant directement le projet. En réponse à M^{me} la Députée Christa Mutter – et à beaucoup d'autres – je constate qu'elle a étudié ce dossier avec beaucoup de soin et de pertinence; je crois qu'il faut le relever. Vous connaissez sa motivation pour examiner tous ses dossiers. Mes services ont déjà répondu par mails à différentes questions – elle l'a dit d'ailleurs. Elle a affirmé, par mail, qu'elle nous remerciait mais que cela restait laconique. Je peux comprendre que différentes questions se posent mais, en définitive, il y a une étude menée par un bureau spécialisé. Un comité de pilotage, représentant les communes concernées, mes services et encore les communes bernoises, y compris l'ingénieur cantonal bernois, est entré en matière. Je vous ai clairement affirmé tout à l'heure que le CoPil avait accepté à l'unanimité le concept proposé.

J'ai aussi moi-même examiné une partie des différents rapports. Je vous avoue que j'ai dû avoir recours à mes services pour tout comprendre ce que contiennent ces rapports. J'ai à disposition différents documents. J'ai notamment examiné le détail des quatre dernières variantes, comme indiqué dans le message. Regardez les dossiers que j'ai eu l'occasion – oh! rassurez-vous, je ne les ai pas tous lus! ...parce qu'ils sont tous en allemand, je précise (*rires!*) – mais je veux quand même vous informer du travail qui a été réalisé pour cette route de contournement de Guin. Une étude a été faite en 1983 (contournement nord); «Umfahrung-Süd» en 1983; une autre variante «sud» en 1989; la variante «tunnel» en 1989 – une variante «tunnel» au milieu de Guin; en 1991 une nouvelle variante. Tout ceci pour vous dire qu'il y a énormément de travail. J'ai même tous les plans à votre disposition.

Ensuite, je peux aussi dire que la commune de Guin a fait un énorme travail. J'ai le rapport Valtraloc de la commune de Guin, qui, d'ailleurs l'a déjà mis en vi-

gueur puisqu'il y a déjà des éléments de ce Valtraloc, sauf erreur, qui ont été réalisés devant la gare. J'ai une autre étude ici, de 1989, j'ai encore un document Infraconsult, j'ai l'«Arbeitspapier 6» qui fait partie de cette étude et j'ai le «Schlussbericht» qui démontre tout ce qui a été fait. Et le dernier document que je vous montre, c'est le rapport sur les quatre dernières variantes subsistantes, qui démontre le cas 4b que vous pouvez voir. Si cela intéresse quelqu'un, je peux le montrer. Cela démontre clairement que c'est la variante qui est retenue. C'est clair! Je dois le dire clairement, les études ont été réalisées. C'est évident, on ne peut pas résoudre tous les problèmes. Plusieurs d'entre vous sont intervenus, de ceux qui ont vraiment la volonté d'avoir des transports publics mais les spécialistes reconnaissent qu'on ne peut pas régler le problème de Guin uniquement par des transports publics. Je crois que c'est l'évidence. Je vous l'ai dit à l'entrée en matière, mes services, avec le Service des transports et de l'environnement, ont déjà décidé de poursuivre l'étude de transports publics pour améliorer la situation, pas pour faire abolir ce projet parce qu'on l'a clairement démontré, à un moment donné, il faut prendre des décisions.

Ensuite on a fait la remarque de savoir pourquoi l'étude n'a pas été présentée au public. L'étude a été présentée à la population le 29 avril à Wünnewil. L'étude a ensuite été remise à tous les députés membres de la commission des routes et aux associations qui l'ont demandée. A aucun moment, à aucun moment, on a eu l'intention de cacher cette étude! Vous connaissez ma philosophie de la transparence. Pour moi, il est exclu de cacher quoi que ce soit. La situation est claire. D'ailleurs, on a aussi demandé le rapport concernant Marly-Matran; il est à disposition. Il doit être finalisé, je ne sais pas s'il a pu être mis à disposition. Mais il est clair que nous mettons à disposition l'ensemble des documents.

Par rapport au flou, aussi relevé par M^{me} Mutter, en relation avec le pont de la Poya, il faut admettre parfois qu'on ne peut pas dire tout clairement, sans vouloir cacher. Je précise cependant que le délestage affirmé de 2000 véhicules par le biais du pont de la Poya est juste. Cela avait été dit à l'époque, cela avait été étudié avec le projet Valtraloc, respectivement Birch-Luggiwil. Mais il faut être clair, les 2000 concernent le pont de la Poya. C'est une évaluation de spécialistes, ce n'est pas de moi. On ne va pas diminuer la circulation si on ne fait pas une route de contournement au milieu de Guin, y compris avec Valtraloc. La seule chose qui peut être faite avec Valtraloc c'est de mettre les véhicules ailleurs. Ensuite, il y aura diminution de la sécurité ailleurs! Et Birch-Luggiwil, cela se trouve à l'autre bout de Guin. On ne va pas diminuer la circulation dans Guin. Je crois qu'il faut être clair là-dessus. Quant à ces remarques, je crois qu'on a été transparent. Nous avons décidé – et je crois qu'il est préférable – que l'étude soit présentée en premier lieu par les mandataires, par les spécialistes avant de la distribuer à tout vent. Je crois avoir été suffisamment clair.

Parmi les questions, quels sont les résultats concrets attendus de l'étude complémentaire? Comme déjà dit – mais je le répète – c'est d'améliorer encore ces transports publics. Et pour répondre en cela au député Studer, des Verts – si j'ai bien compris (*rires!*) – vous

avez constaté, dans La Liberté où il y a beaucoup de choses ce matin, l'Etat s'engage aussi pour améliorer les transports publics, puisque cela a été affirmé hier, 84 millions seront investis jusqu'en 2011.

En parlant de transports publics, moi, je vous comprends M. le Député Studer. Si je veux venir en train, cela m'arrive – malheureusement, pas assez souvent – j'habite à 500 m d'une gare, mais pour que je puisse arriver à l'heure au travail, je dois prendre le train à Romont parce que si je vais par Palézieux, je dois attendre une demi-heure à Palézieux. Donc, je connais ces problèmes mais je n'arrive pas à vous satisfaire aujourd'hui et il faudra un certain nombre d'années.

Je continue à répondre aux questions... quant à la qualité de vie, mentionnée par le député Boschung, respectivement le souhait d'approfondir la variante «tunnel prolongé». Eh bien, pour cela, il faut voter ce crédit d'études et lorsque nous aurons examiné ces propositions, nous essayerons de trouver de meilleures solutions. A un moment donné, aussi par rapport à ceux qui trouvent qu'on en fait trop et à ceux, comme le député Gander, qui trouvent qu'on manque d'envergure, il faut trouver un juste milieu. Je crois que c'est évident. Quand je parle de juste milieu, en discutant avec mes services et le nouveau chef de section, après la séance de commission, ils me disaient: «M. le Conseiller, peut-être qu'il faut se mettre à table pour enterrer le moins possible mais trouver des solutions originales pour diminuer le bruit et l'atteinte au paysage, respectivement concernant la problématique des habitations proches de ces futures zones». Cela me paraît évident! Ce n'est pas parce qu'on n'a qu'une philosophie, qu'un jour il ne faut pas réfléchir à d'autres philosophies.

Comme je l'ai dit à l'entrée en matière, je serais incapable de répondre à toutes les questions mais encore une fois la nouvelle philosophie instaurée aux Ponts et chaussées de venir en trois étapes permettra de répondre à toutes les interrogations. Et lorsqu'on viendra avec un avant-projet, on aura la réponse à toutes ces interrogations et vous pourrez prendre des décisions en connaissance de cause.

Pour aujourd'hui, j'insiste pour vous demander – cela me paraît important – de voter ce crédit d'études pour essayer et pour vous convaincre de la suite puisque, comme je vous l'ai dit, il y aura un nouveau crédit d'études plus tard. Je ne veux pas m'exprimer davantage et vous propose, comme le Conseil d'Etat, d'accepter ce crédit d'études tel que proposé.

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

Première lecture

ART. 1

Le Rapporteur. Artikel 1 regelt die Höhe des Kreditantrages und dessen Aufteilung.

Mutter Christa (ACG/MLB, FV). Permettez-moi de vous présenter un amendement que j'avais soumis à discussion à plusieurs groupes, il y a déjà plusieurs jours. Vous avez donc eu le temps de prendre connaissance de ces idées. J'aurais volontiers discuté ces idées

avec vous avant ce matin. Malheureusement, ce n'était souvent pas possible!

Il y a eu huit intervenants qui ont dit qu'il était nécessaire d'améliorer les transports publics, de rajouter des pistes cyclables, d'augmenter la sécurité pour les enfants, de répondre aux problèmes de toute la région dans ce décret.

M. le Commissaire du gouvernement a promis de tenir compte de ces préoccupations dans l'avant-projet, au plus tard dans le projet. Moi, je vous propose, par prudence et par nécessité, d'avoir des solutions qui vont au-delà de la seule construction routière, d'inscrire cette étude de transports publics et des solutions de mobilité douce et combinée pour avoir la certitude qu'elles soient aussi étudiées au stade des pré-études et de l'avant-projet déjà maintenant.

C'est par prudence que je vous propose donc l'amendement suivant à l'article 1, de rajouter: «...des études préliminaires et d'avant-projets pour une solution de mobilité en Basse-Singine» pour éviter que les localités hors de Guin soient oubliées et de rajouter, tout à la fin, après route de contournement, le terme «...et les infrastructures de mobilité douce», cela aussi par prudence. Vous savez que, entre Guin et les autres localités, des pistes cyclables sont attendues depuis des décennies; aussi longtemps que la route de contournement!

L'alinéa 2 serait modifié comme suit: «Le crédit est destiné à l'élaboration d'un concept de développement des transports publics ainsi que de la mobilité douce et combinée afin de disposer d'une base de comparaison équivalente par rapport aux variantes existantes de l'étude de trafic Basse-Singine ainsi qu'aux études et avant-projets pour le contournement de Guin ou un autre concept de mobilité choisi sur la base de cette pré-étude.»

En ce qui concerne l'achat de terrains nécessaires, j'aimerais de nouveau rajouter: «...contournement de Guin et les infrastructures de mobilité douce» pour donner une chance aux pistes cyclables et au réseau des chemins piétonniers. Vu l'étude dont on dispose – c'est vrai qu'il n'était jamais question de vouloir tout régler par transports publics – je trouve qu'il ne peut pas être question d'exclure les transports publics, comme l'avait fait le comité de pilotage à l'époque. Donc, par prudence, je vous prie d'inscrire ces modifications dans le projet de décret.

Fasel Josef (PDC/CVP, SE). Je vous rends attentifs au texte du message, à la page 2, avant le point 1.2.3. concernant le concept des TPF, il est dit: «Il convient toutefois d'étudier plus en détail les mesures appropriées en sachant pertinemment qu'elles ne pourraient remettre en question les principales orientations des résultats de l'étude.» Alors dans le message, on dit qu'on veut étudier la problématique des transports publics. Alors de ce côté-là, il n'y a pas besoin d'accepter ou suivre la proposition de M^{me} Mutter, que je vous prie de refuser.

Rey Benoît (AGC/MLB, FV). Je trouve toujours très bien quand on fait appel à un message pour dire qu'il n'est pas nécessaire de le mettre dans les articles du

crédit... Au contraire, c'est très important de le mettre de par le simple fait que si on souhaite que le crédit à disposition pour les achats des terrains puisse être aussi utilisé pour acheter des terrains pour aménager une piste cyclable, il faut que ça fasse partie d'une manière explicite de l'article 1.

Je vous demande donc de suivre la proposition de la députée Christa Mutter.

Le Rapporteur. Nachdem die Strassenkommission zu diesem Änderungsantrag keine Diskussion geführt hat, kann ich auch keine Stellung nehmen.

Le Commissaire. Effectivement, la commission, respectivement le Conseil d'Etat, n'a pas discuté de cette solution mais je vais quand même prendre position.

Tout d'abord, à l'article 1 al. 1, M^{me} Mutter parle pour une solution de mobilité en Basse-Singine et les infrastructures de mobilité douce. J'aimerais rappeler là, en ce qui concerne la mobilité douce, que vous avez accepté une motion des députés Thomet/Schorderet, si mes souvenirs sont bons. La suite de cette motion sera traitée dans le courant de l'automne par le Grand Conseil. Je vais présenter au Conseil d'Etat, après les vacances, une modification de la loi et, certainement l'année prochaine, un crédit d'engagement pour améliorer la situation de la mobilité douce.

Permettez-moi à cet effet de dire que, aujourd'hui, on peut déjà faire beaucoup pour la mobilité douce par rapport au plan cantonal des pistes cyclables. Suite à l'acceptation de cette motion, j'ai donné mandat à mes services de revoir ce plan cantonal des pistes cyclables parce qu'il est évident qu'on doit améliorer la situation. Or, si c'est sous l'angle de la mobilité douce que vous le mettez dedans l'alinéa 1, pour moi, ça m'est égal. De toute façon, ça va se faire!

Par contre, à l'alinéa 2 tel qu'il est libellé, je vous ai dit clairement que mes services, avec le Service des transports, ont déjà réglé le problème pour poursuivre les études dans le but d'améliorer les transports publics. Donc, il n'y a pas besoin d'en mettre davantage. Je crois que la situation est claire mais comme c'est libellé: «Le crédit est destiné à l'élaboration d'un concept de développement des transports publics ainsi que de la mobilité douce et combinée afin de disposer d'une base de comparaison équivalente par rapport aux variantes existantes de l'étude de trafic Basse-Singine ainsi qu'aux études d'avant-projet pour le contournement de Guin, meilleur concept de mobilité choisi sur la base de ces pré-études.» Je m'oppose absolument, au nom du Conseil d'Etat, à cette solution. Cela veut dire qu'on recommence tout. Je crois que l'étude que j'ai citée, dont vous avez en partie connaissance, a clairement démontré qu'il fallait cette route de contournement. Donc, si on veut remettre en question et recommencer des études tel que proposées dans cet amendement, ce n'est pas possible!

En conclusion, je vous demande de refuser cet amendement.

– Au vote, l'amendement Mutter, opposé à la version initiale du Conseil d'Etat, est refusé par 64 voix contre 23 et 2 abstentions.

Ont voté en faveur de l'amendement Mutter:

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Berset (SC, PS/SP), Burgener (FV, PS/SP), Clément (FV, PS/SP), Dorand (FV, PDC/CVP), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Ganioz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Gendre (SC, PS/SP), Jelk (FV, PS/SP), Lauper (SC, PDC/CVP), Mutter (FV, ACG/MLB), 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), Studer A. (SE, ACG/MLB), Suter (SC, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP). *Total: 23.*

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

Andrey (GR, PDC/CVP), Bachmann (BR, PLR/FDP), Badoud (GR, PLR/FDP), Bapst (SE, PDC/CVP), Beyeler (SE, ACG/MLB), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Boschung M. (SE, PDC/CVP), Bourgknecht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Buchmann (GL, 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), Fasel (SE, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Gander (FV, UDC/SVP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Genoud (VE, UDC/SVP), 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), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Marbach (SE, PS/SP), 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), Roubaty (SC, PS/SP), Savary (BR, PLR/FDP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP), Schuwey J. (GR, PDC/CVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfel (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, ACG/MLB), Studer T. (LA, PDC/CVP), Thalman-B (LA, UDC/SVP), Thürler (GR, PLR/FDP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Zadory (BR, UDC/SVP). *Total: 64.*

Se sont abstenus:

Chassot (SC, ACG/MLB), Hänni-F (LA, PS/SP). *Total: 2.*

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

ART. 2 À 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

– Adoptés.

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

Deuxième lecture

ART. 1 À 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

– Confirmation du résultat 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 76 voix contre 3. Il y a 10 abstentions.

Ont voté oui:

Andrey (GR, PDC/CVP), Bachmann (BR, PLR/FDP), 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), Bourgknecht

(FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Buchmann (GL, 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), 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), Ducotterd (SC, PDC/CVP), 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), Glardon (BR, PDC/CVP), Gobet (GR, PLR/FDP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hänni-F (LA, PS/SP), 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), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Marbach (SE, PS/SP), Morand (GR, PLR/FDP), Page (GL, UDC/SVP), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Raemy (LA, PS/SP), Rapporteur (,), Repond (GR, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Roubaty (SC, PS/SP), Savary (BR, PLR/FDP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP), Schuwey J. (GR, PDC/CVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfel (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, ACG/MLB), Studer T. (LA, PDC/CVP), Thalman-B (LA, UDC/SVP), Thürler (GR, PLR/FDP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Zadory (BR, UDC/SVP). *Total: 76.*

Ont voté non:

Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Mutter (FV, ACG/MLB), Suter (SC, ACG/MLB). *Total: 3.*

Se sont abstenus:

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Burgener (FV, PS/SP), Dorand (FV, PDC/CVP), Ganioz (FV, PS/SP), Gendre (SC, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Rime (GR, PS/SP), Romanens A. (VE, PS/SP), Thomet (SC, PS/SP). *Total: 10.*

Discours d'adieu de la Secrétaire générale

Le Président. Je ne sais pas vraiment, M^{me} la Secrétaire générale, si vous aimez Mireille Matthieu. Ce que je sais, par contre, c'est que les paroles d'une de ses chansons ne sont pas faites pour vous! «*Partir, c'est mourir un peu*» fredonne la petite chanteuse d'Avignon. Eh bien non, car pour vous, chère Monica, partir, c'est vivre beaucoup! Je dirais même, en effeuillant la marguerite, partir, c'est vivre passionnément!

Vous aimez les surprises, vous aimez en tout cas en faire aux autres. En 2005, à la surprise générale, vous êtes élue au poste de Secrétaire générale de notre parlement cantonal. Et aujourd'hui, à la surprise générale encore, vous nous quittez pour rejoindre vos montagnes neuchâteloises. Votre nouveau mandat vous honore, Chancelière d'Etat de la République et Canton de Neuchâtel. Vous êtes la quatrième en Suisse, après la Chancelière de la Confédération et celles des cantons de Bâle-Ville et, bien sûr, de Fribourg. Votre nouveau mandat nous honore aussi. Allez, disons-le carrément, nous sommes fiers de pouvoir chanter haut et fort que c'est un peu grâce à nous, grâce au Parlement fribourgeois, que vous avez obtenu votre nouveau poste! Nous vous avons, en effet, un peu «formée», et bien formée! Mais il est juste aussi de dire que vous nous avez beaucoup apporté. A Fribourg, vous avez eu la lourde tâche d'organiser une