

même le rappeler! Il n'y a aucune nappe phréatique qui a été polluée.

Concernant les autres remarques du député Bussard, je rappelle que le délai imposé, c'est lorsqu'il n'y a pas de mise en zone, c'est seulement par autorisation. Un délai de deux ans est imposé, sinon c'est une modification de zone. Je précise que quand il y a une modification de zone, il n'y a pas de délai imposé. Donc, en principe, sous réserve de vérification, il ne devrait pas y avoir, pour certaines décharges, l'ordre d'acheter des matériaux pour tenir les délais, puisque nous n'imposons pas les délais. Mais, encore une fois, pour des petites surfaces où il n'y a pas de modification de zone, c'est deux ans.

En ce qui concerne les deux autres remarques. Tout d'abord, le coefficient de remblayage, de passer – nous l'avons prévu – à 5 mètres. Je vais examiner la question, respectivement faire des propositions au Conseil d'Etat, peut-être dans ce sens. En tout cas, je vais analyser l'opportunité d'un coefficient progressif en fonction de la grandeur des décharges, ça mérite une analyse. Par contre, en ce qui concerne votre proposition de passer de 20 000 m³ à 10 000 m³, je rappelle que dans la loi sur l'aménagement du territoire, nous avons prévu 20 000, donc on ne peut pas le changer. Mais je précise tout de même – vous l'avez certainement vu dans le rapport – normalement, nous devrions prévoir 100 000 m³ en fonction de la jurisprudence du Tribunal fédéral. Dans ce domaine, nous sommes descendus déjà, dans la LATeC, à 20 000 m³.

Avec ces quelques considérations, j'espère avoir répondu aux remarques. Je vous prie bien sûr de prendre acte de ce rapport.

– Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

Rapport N° 165

sur le postulat P2010.07 Josef Fasel/Elian Collaud (flux d'argent des impôts et taxes pour véhicules et circulation routière, transports publics inclus, sur la base du principe du développement durable)¹

Fasel Josef (PDC/CVP, SE). Wir danken dem Staatsrat für diesen interessanten und aufschlussreichen Bericht. Interessant sind die Auflistungen der Zahlen im Einzelnen und deren Entwicklung, sowohl auf Kantons- als auch auf Bundesebene. Das Postulat wurde seiner Zeit eingereicht im Wissen und in der Sorge um die Qualität und den Zustand der Strassen, der weiteren Entwicklung des regionalen als auch des öffentlichen Verkehrs und der Entwicklung der Radwege, über welche wir zwischenzeitlich abgestimmt haben.

Aus dem Rapport geht hervor, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für den Unterhalt gemäss eines ehemaligen Postulatskollegen Dorand nicht genügen und sich der Zustand der Kantonalstrassen verschlechtert hat. Das ist auch aus der Tabelle «Aufwendungen beim Tiefbauamt für den betrieblichen und baulichen Unterhalt» ersichtlich. Wir dürfen das Strassennetz nicht

aus finanziellen Gründen ausbluten lassen. Jährlich werden nur gerade 2,1% des Strassennetzes erneuert. Das heisst, alle 50 Jahre, was absolut ungenügend ist. 3–5% wäre das Minimum. Dasselbe ist bei den Kunstbauten der Fall, wobei bei diesen die Risiken und Folgen einer Vernachlässigung wesentlich schwerwiegender sind. Im Bereich des baulichen Unterhaltes ist mit der zunehmenden Last der Transportfahrzeuge und der Frequenz die Situation ebenfalls gravierend. Es muss auch hier von Nachholbedarf gesprochen werden.

Der Bericht nimmt unsere damaligen Bedenken und unsere Sorge um den Zustand des kantonalen Strassennetzes und der zur Verfügung stehenden Mittel auf und macht klar und deutlich, wo und wie die Prioritäten in nächster Zeit gesetzt werden müssen. Eigentlich wäre es wünschenswert, wenn diese Auflistung jährlich rollend mit den getätigten Ausgaben und den zu realisierenden Ausgaben abgeglichen würde. In diesem Sinne danken wir dem Staatsrat für den Bericht und euch Kolleginnen und Kollegen Grossräte bitten wir, dieser Tatsache Rechnung zu tragen.

Rime Nicolas (PS/SP, GR). Le groupe socialiste a pris connaissance avec intérêt de ce rapport. Il met en évidence plusieurs problèmes et inquiétudes que nous avons. Tout d'abord, il y a l'augmentation constante des immatriculations dans notre canton, + 27% en dix ans. Cela nous démontre sans équivoque qu'il est grand temps de mettre sur pied le RER fribourgeois et de favoriser la mobilité douce. En effet, nous sommes amenés à être beaucoup plus mobiles que par le passé et en l'absence d'infrastructures adaptées, le recours à la voiture privée est souvent le seul moyen. Deuxièmement, l'augmentation des charges de trafic en passant au 40 tonnes en 2005 a pour effet d'accélérer encore l'usure de nos routes. Vous savez que l'Union européenne envisage l'introduction des 60 tonnes. Nous sommes donc très inquiets par rapport aux coûts que cela engendrerait si la Suisse devait également les introduire, sans parler de tous les autres problèmes. Une motion a d'ailleurs été déposée par notre groupe la semaine passée à ce sujet. Enfin, il serait judicieux que les recettes provenant du trafic routier couvrent au moins les besoins pour l'entretien et l'amortissement des travaux routiers, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Avec ces remarques, notre groupe prend acte de ce rapport.

Binz Joseph (UDC/SVP, SE). Die SVP nimmt mit Interesse Kenntnis vom Bericht Nr. 165 «Einnahmen und Ausgaben im Bereich des Strassenverkehrs auf der Grundlage der nachhaltigen Entwicklung». Die SVP stellt fest, dass der Strassenverkehr eine der besten Milchkühe im schweizerischen Staatswesen ist. Einnahmen Bund: 7 Milliarden Franken, Einnahmen Kanton: 77 Millionen Franken (Motorfahrzeugsteuern) und 77 weitere Millionen vom Bund. Total sind dies zirka 154 Millionen Franken Einnahmen für den Kanton, zweckgebunden und nicht zweckgebunden. Dem Punkt 3.3.1 «Öffentlicher Verkehr» entnehmen wir eine Zusammenstellung über die gefahrenen Kilometer. Diese ist zwar interessant, uns interessiert aber mehr eine Aufstellung der Beiträge, die jährlich in den öffentlichen Verkehr fliessen.

¹ Texte du rapport pp. 2277ss.

Punkt 3.3.2 «Baulicher Unterhalt»: Im ganzen Kanton, aber hauptsächlich im Sensebezirk, der in den letzten Jahren etwas vernachlässigt wurde, stellen wir fest, dass in diesem Bereich ein notwendiger Handlungsbedarf ist. In den Freiburger Nachrichten gab es letzthin einen Bericht über die Strasse Tafers-Alterswil. Als ich hier auf der letzten Seite das Alter der Strassenbeläge studierte, stellte ich fest, dass die Legende falsch war: Grün sind Strassen über 20 Jahre alt und rot sind die neueren. Ich war erstaunt, dass wir im Sensebezirk alles grüne Strassen hatten, also Strassen, die älter sind als 20 Jahre.

Zum Punkt 4 «Nachhaltige Entwicklung»: Die Studie «Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz» vom Jahre 2005 ist in vielen Verbänden sehr umstritten. Wir sind der Meinung, wenn schon solche Studien vorgenommen werden – der Borkenkäfer aus den 80er-Jahren lässt verkehrspolitisch grüssen – dann sollten für die drei Verkehrsträger Strasse, Schiene und Luftverkehr die gleichen Kriterien angewendet werden und nicht der Strassenverkehr zum Prügelknaben deklariert werden. Das letzthin gefällte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts über die vom Bundesrat geplante zehnprozentige Erhöhung der LSVA auf den 1.1.2009 lässt endlich etwas Hoffnungsschimmer aufkommen. Die SVP-Fraktion dankt dem Staatsrat für den ziemlich eingehenden und offenen Bericht.

Cotting Claudia (PLR/FDP, SC). Les chiffres contenus dans ce rapport nous donnent l'état de la situation dans le canton – impôts sur les véhicules: 77 millions (moins 30% rétrocédés aux communes) – il en reste 54 millions pour l'Etat de Fribourg. On a pu lire que l'impôt sur les huiles minérales, les taxes supplémentaires sur les carburants, la vignette autoroutière et les redevances sur le trafic des poids lourds lié aux prestations rapportent environ 7 milliards à la Confédération. Ce sont quelques 30 millions qui reviennent au canton de Fribourg, recettes ordinaires annuelles. Il y a encore un montant de l'ordre de 3 millions qui est versé dans le fond cantonal pour les routes principales suisses qui sont sises sur le territoire fribourgeois. Le budget 2009 a prévu 9 millions pour l'entretien d'exploitation et l'entretien constructif du réseau routier cantonal. De 2010 à 2016, on devrait mettre 14 millions chaque année selon le programme gouvernemental. Les recettes de 84 millions au canton de Fribourg laissent des marges importantes pour payer les entretiens nécessaires de notre réseau routier cantonal. On a pu lire que les besoins financiers pour ces routes sont estimés à 34 millions comparés aux 84 millions de recettes. On est bien d'accord qu'elles ne sont pas affectées, mais il y a tout de même une marge. Ce rapport nous donne des chiffres intéressants concernant le trafic public des bus voyageurs qui empruntent 932 km de routes pour le réseau régional, dont 141 km concernent les services scolaires.

M. le Député Rime a relevé la problématique d'un surplus, d'une augmentation des véhicules légers, des voitures de tourisme. Il est vrai qu'en 1962 on était au numéro 26 500 dans l'ordre de la prise des plaques à l'OCN. Maintenant on en est à plus de 230 000 sans compter les 300 000 pour les transports publics et les véhicules lourds. Avec un réseau routier qui n'a pas

beaucoup changé sur l'ensemble du canton, on est forcé d'admettre que nous avons un trafic supplémentaire qui est important. Vous avez relevé la problématique de ces 40 tonnes. C'est bien à cause des 40 tonnes qu'il y a le versement de 1,5 milliard de RPLP au niveau fédéral. Ils doivent être utilisés en partie pour rénover les routes, pour les renforcer, pour renforcer les passages des ponts. Sans cela, ils n'auraient pas été nécessaires. Il est vrai que les 40 tonnes sont là et il faut que nos routes soient conformes à ce qui a été décidé au niveau de la législation.

En début de séance, M. le Président a relevé l'exploit footballistique des jeunes de moins de 17 ans, qui sont devenus champions du monde. Ceci m'a rappelé un article où les Suisses ont également un autre record de champions du monde, c'est celui de l'utilisation du train. Au Danemark, il y a 1041 km par habitant parcourus chaque année. En Autriche, c'est 1090 km, en France 1350. En Suisse, c'est 2103 km par habitant parcourus chaque année. Il est vrai que notre réseau de transports publics est dense, beaucoup plus dense qu'à l'étranger, puisque nous avons réussi à réunir les transports publics, non seulement sur des axes principaux, mais également sur l'ensemble de la desserte régionale. Merci au Conseil d'Etat pour le rapport fort intéressant et les chiffres que l'on peut en tirer. Le groupe libéral-radical prend acte de ce rapport.

Godel Georges, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Tout d'abord, j'aimerais remercier tous les intervenants pour leurs remarques constructives. Il y a peut-être eu un manque d'entretien au niveau des routes cantonales, mais les différents budgets depuis 2005 sont toujours en augmentation, puisque l'on est passé de 7 millions à 11 millions.

Concernant la remarque du député Rime, avec l'inquiétude de l'augmentation. Je peux partager cette inquiétude. Lorsqu'il parle de transports publics, j'aimerais rappeler la problématique des transports publics, notamment les bus. Ce sont des poids lourds. Ce sont aussi des engins qui abîment nos routes. Il y a une problématique lorsqu'il y a le démarrage des bus, c'est connu. D'ailleurs, les arrêts sont souvent bétonnés pour éviter les dégâts inhérents à cette problématique. Je ne vais pas développer toutes les remarques aux questions, mais j'aimerais répondre au député Binz lorsqu'il fait la remarque concernant la Singine. Je peux vous démontrer, nous l'avons fait en 2007, que la Singine n'a pas été défavorisée d'une manière générale. Cela avait été fait avec le préfet de votre district. Lorsque vous examinez la carte, regardez aussi la densité du nombre de routes cantonales qu'il y a dans une région par rapport à une autre. Il faut tout comparer. L'objectif pour nous est d'avoir un suivi de l'ensemble de nos routes cantonales, de les entretenir le mieux possible sur l'ensemble du réseau routier. Ceci est nécessaire pour éviter des frais supplémentaires pour la suite.

On a parlé des projets d'agglomérations ou des routes principales suisses. Sans revenir dans le détail, j'aimerais rappeler qu'au niveau du trafic d'agglomération, ce sont les mêmes impôts. Nous avons aussi mis le descriptif. Nous avons l'impôt spécial sur les huiles

minérales, les vignettes autoroutières, qui vont dans un fond spécial, qui, lui, finance le fond d'infrastructures. A cet effet, j'aimerais rappeler qu'il manque de l'argent pour subvenir à l'ensemble des projets d'agglomération. C'est bien joli de dire qu'il faut faire. Il y a beaucoup d'argent qui rentre, mais ce n'est pas suffisant par rapport aux programmes d'agglomération qui sont en cours. On ne peut pas dire qu'il faut construire certains éléments et refuser ensuite de mettre les moyens à disposition. Pour terminer, je considère que ce rapport était important pour démontrer la problématique, comme vous l'avez relevé. Il faut en prendre acte et essayer encore d'améliorer l'entretien de nos routes.

– Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

Motion M1074.09 René Thomet/Benoît Rey (modification de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions [art. 129 al. 1 et 2])¹

Prise en considération

Thomet René (PS/SP, SC). Le Conseil d'Etat propose de ne pas modifier la LATEC pour rendre plus accessibles les immeubles collectifs. Il voudrait donc conserver la position minimaliste de se conformer à la législation fédérale.

Les milieux appelés à défendre l'intérêt des handicapés ou à conseiller en matière de barrières architecturales, qui avaient cru à un alignement sur le droit fédéral, ont constaté à posteriori que notre canton n'était ni progressiste ni avant-gardiste mais plutôt rétrograde en comparaison de nombre de cantons suisses. Pour rappel, les cantons de Vaud (6 logements), le Valais (4), Berne (4), Jura (4), Lucerne (6) et Genève, où tous les immeubles collectifs de logement doivent être adaptés. Ces milieux ont donc cherché un relais pour proposer au Grand Conseil de corriger sa décision.

Le fait que la loi ne soit pas encore entrée en vigueur ne nous paraît pas un problème. La partie générale du code pénal, ouvrage majeur de la législation fédérale, a connu trois modifications entre son adoption et son entrée en vigueur. Mieux vaut introduire cette modification maintenant plutôt qu'après son entrée en vigueur effective et prévenir ainsi toute confusion.

L'enjeu de cette modification va plus loin que la simple accessibilité aux personnes en fauteuil roulant. Cette accessibilité concerne aussi les personnes âgées, les mères de famille avec enfants. Elle concerne non seulement les habitants de ces habitations collectives, mais aussi leurs visites. Au moment où, face à un vieillissement de la population et des problèmes que le grand âge engendre, il est grand temps de prendre des mesures qui facilitent le maintien à domicile, l'abolition des barrières architecturales en est une des plus importantes. Enfin, celui qui vous parle a pu constater cet été lors d'un accident de vélo que la frontière entre

le statut de valide et celui de handicapé ne tient qu'à un fil, un fil qui a heureusement tenu pour que je reste dans la première catégorie.

L'accessibilité de notre parlement – ni un député handicapé, ni un journaliste handicapé, ni un visiteur handicapé, ni un employé de l'administration handicapé – ne doit pas être notre référence. Je vous invite à suivre les souhaits des représentants des milieux du handicap, qui luttent contre les barrières architecturales, et vous invite à appuyer cette motion.

Boschung-Vonlanthen Moritz (PDC/CVP, SE). Die CVP-Fraktion hat viel Verständnis für das Anliegen der Motionäre und auch der Behinderten. Sie begrüsst generell die bereits bestehende Vorschrift, dass Häuser mit 8 Wohnungen behindertengerecht gebaut werden müssen, indem sie praktisch einen Lift haben müssen. Schon heute hindert die Bauherren nichts daran, bei ihren Gebäuden mit 4, 5 oder 6 Wohnungen in Eigeninitiative ein behindertengerechtes Bauen anzuwenden und damit die Zugänglichkeit und die Attraktivität der Wohnungen zu erhöhen. Dies wird übrigens bereits jetzt recht häufig gemacht.

Man kann sich allerdings fragen, ob die Formulierung der Motionäre glücklich und wohl überlegt sei. Denn es gibt auch zweistöckige Häuser mit 6 Wohnungen oder Wohngebäude mit Duplexwohnungen usw. Die Frage ist, ob es berechtigt und wirklich richtig ist, das behindertengerechte Bauen hier vorzuschreiben. Die CVP-Fraktion könnte sich vorstellen, einer anderen Formulierung zuzustimmen, die sich eher nach Stockwerken anstatt ausschliesslich nach Wohneinheiten richten würde. Bei der jetzigen Formulierung der Motion kann sich die CVP-Fraktion jedoch den Argumenten des Staatsrates anschliessen, die ich hier nicht wiederhole. Die Fraktion lehnt deshalb die Motion zum jetzigen Zeitpunkt und in der jetzigen Formulierung ab.

Feldmann Christiane (PLR/FDP, LA). Die FDP-Fraktion schliesst sich den Überlegungen des Staatsrates an und lehnt die Motion ab.

Vial Jacques (PDC/CVP, SC). Comme l'a dit M. le Député Boschung, cette motion part d'une bonne intention, celle d'assurer l'accès à tous les étages d'un immeuble pour les personnes handicapées.

Par contre, sa rédaction est trop réductrice. En effet, si on veut exiger qu'une habitation collective de six appartements soit équipée d'un ascenseur, cela signifie que pour ledit immeuble à deux étages avec trois appartements par niveau, on ait un ascenseur. C'est ridicule, c'est trop cher; cet immeuble a 50 % – le rez-de-chaussée – qui est accessible. Je vous le disais, la motion partait d'une bonne intention aussi je pense qu'il serait plus judicieux de procéder non pas par appartement mais par étage. On pourrait par exemple modifier la loi en mentionnant que tous les immeubles de trois niveaux doivent être équipés, en faisant abstraction de la notion d'appartement.

En conclusion, je propose qu'on refuse cette motion en sa forme actuelle et j'inciterai les motionnaires à la représenter selon ma proposition.

¹ Déposée et développée le 19 juin 2009, BGC p. 1158 ; réponse du Conseil d'Etat le 5 octobre 2009, BGC p. 2375.