

Troisième séance, vendredi 13 février 2015

Présidence de M. David Bonny, président

SOMMAIRE: Communications. – Projet de décret 2014-DAEC-109 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour les études et les travaux d'aménagement de la route des Grands-Bois, de reconstruction du collecteur d'eaux claires et d'assainissement du pont de la Tuffière, à Hauteville (FR), Corpataux-Magnedens et Arconciel; entrée en matière, lecture des articles, vote final. – Postulat 2014-GC-144 Fritz Glauser (analyse des potentialités actuelles des zones à bâtir en matière de logement et d'activité); prise en considération. – Rapport 2013-DAEC-40 sur les postulats 2012-GC-3 (P2001.12) Dominique Corminboeuf (évaluation du coût financier d'infrastructures ferroviaires permettant un transport public performant) et 2013-GC-8 Didier Castella (prévoir le développement ferroviaire dans le canton de Fribourg); discussion. – Rapport 2014-DEE-46 sur le postulat 2012-GC-8 (P2004.12) Eric Collomb/Antoinette Badoud (intégration sur le marché du travail des mères élevant seules leur-s enfant-s); discussion. – Elections. – Clôture de la session.

La séance est ouverte à 08 h 30.

Présence de 99 députés; absents: 11.

Sont absents avec justifications: M^{mes} et MM. Pascal Andrey, Marie-Christine Baechler, Romain Castella, Antoinette de Weck, Marc-Antoine Gamba, Yvan Hunziker, Bernadette Mäder-Brülhart, Patrice Morand, Ralph Alexander Schmid, Olivier Suter, Jean-Daniel Wicht.

M^{mes} et MM. Anne-Claude Demierre, Marie Garnier, Georges Godel, Erwin Jutzet et Jean-Pierre Siggen, conseillères et conseillers d'Etat, sont excusés.

Communications

Le Président. La Commission des finances et de gestion s'est réunie ce matin et a élu M. Claude Brodard président de la Commission. Félicitations! (*Applaudissements*).

M. Patrice Morand en est le vice-président.

Une autre communication concerne les badges: merci de bien vouloir les laisser en place et de ne pas partir avec ce matin. Nous les récupérerons et vous en recevrez de nouveaux à la prochaine session.

> Le Grand Conseil prend acte de ces communications.

Projet de décret 2014-DAEC-109 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour les études et les travaux d'aménagement de la route des Grands-Bois, de reconstruction du collecteur d'eaux claires et d'assainissement du pont de la Tuffière, à Hauteville (FR), Corpataux-Magnedens et Arconciel¹

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

Commissaire: Maurice Ropraz, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

Entrée en matière

Le Rapporteur. Permettez-moi, en préambule, de remercier MM. les Députés David Bonny, à qui nous souhaitons une heureuse année au perchoir de notre Grand Conseil, und Bruno Fasel wünschen wir Waidmanns Heil.

Enfin, bienvenue à MM. les Députés Silvio Serena et Simon Bischof.

Ce matin, nous traiterons le crédit d'engagement pour les études et les travaux d'aménagement de la route des Grands-Bois, de reconstruction du collecteur d'eaux claires et d'assainissement du pont de la Tuffière à Hauteville, Corpataux-Magnedens et Arconciel. Ce projet fut débattu lors de la séance de la Commission des routes et cours d'eau du 12 janvier dernier.

Nous avons effectué une vision locale du tronçon de route à assainir, ainsi que du pont lui-même. Une prise de vue depuis le dessous du pont, illustrant l'article de la Liberté du 10 janvier dernier, montre bien les difficultés que rencontreront les entreprises lors des travaux suivants:

¹ Message pp. 130ss.

- > assainissement lourd du pont lui-même;
- > adaptation de la nouvelle chaussée de six mètres avec deux trottoirs de 1,65 mètre;
- > aménagement de la route des Grands-Bois;
- > reconstruction d'un collecteur d'eaux claires.

Ces travaux nécessiteront la mise en place d'une déviation par le barrage de Rossens pour une durée d'environ six mois. La proximité de la zone de protection des eaux amplifiera la complexité des travaux. Les analyses de risques, les soumissions et le tableau d'ouverture des offres ont été déjà examinés. L'histoire nous apprend qu'en fait, il y a eu une piste de chantier et un pont suspendu assortis d'une concession de péage pour nonante-neuf ans. La construction du pont remonte à 1835 et fut démolie le 28 août 1971. Enfin, le 2 septembre 1972, un nouveau pont en béton armé fut inauguré. Il s'agit maintenant de le consolider, d'adapter sa statique, le revêtement et le tablier présentant des dépréciations importantes.

Le crédit demandé se réfère aux soumissions rentrées et les coûts seront répartis selon une clé préétablie entre l'Etat et les communes. Le projet a été scindé en deux lots afin de pouvoir engager des entreprises spécialisées. La Commission des routes et cours d'eau a reconnu la pertinence de cette demande de crédit d'engagement et souhaite que les délais proposés pour cet assainissement soient respectés.

C'est pourquoi, comme le Conseil d'Etat, nous vous prions d'entrer en matière et d'accepter ce crédit d'engagement de 4 550 000 frs tel que présenté par le Conseil d'Etat. Nous sommes convaincus de la nécessité de réaliser ce projet.

Le Commissaire. Comme vient de l'indiquer M. le Rapporteur, il s'agit effectivement d'une demande de crédit d'engagement de 4 550 000 frs pour trois éléments:

- > refaire la route entre le pont de la Tuffière et le carrefour de la route communale vers Corpataux;
- > refaire le collecteur d'eaux claires situé sous la chaussée;
- > assainir en profondeur la superstructure du pont de la Tuffière.

Il ressort du message qu'un premier crédit de 3 720 000 frs avait été demandé en 2005 pour l'ensemble du tronçon entre Arconciel et Posieux. Le secteur Arconciel, pont de la Tuffière non compris, a été réalisé en 2006 pour un montant de 1 516 000 frs. En réalité, le tronçon Tuffière-Posieux s'avère beaucoup plus délicat que prévu en 2005, puisqu'il se situe en zone de protection des eaux potables de la Ville de Fribourg. Le collecteur d'eaux claires, qui appartient à plusieurs partenaires, dont l'Etat de Fribourg, doit être remplacé par une nouvelle canalisation, laquelle doit naturellement être étanche. La chaussée doit être adaptée à la situation et notamment être équipée de glissières de sécurité.

La répartition des coûts pour le collecteur entre l'Etat de Fribourg, l'Office fédéral des routes, les communes de Hauterive et de Corpataux-Magnedens et l'entreprise Sables et Graviers Tuffière SA est indiquée en annexe IV, page 16. Elle a été validée par les différentes instances. La convention vient d'ailleurs d'être signée par toutes les parties.

Le montant à charge de l'Etat est donc de 6 752 000 frs, dont une partie est couverte par le solde du crédit 2005.

La fermeture de la route interviendra pendant environ six mois; ceci a été annoncé lors de la séance de la commission des partenaires. Je rappelle également qu'un itinéraire de déviation sera mis en place avec les partenaires concernés. Les coûts présentés dans le message sont basés sur les travaux prêts à être adjugés. Le Conseil d'Etat applique ainsi sa nouvelle pratique en la matière, à savoir que les projets soumis au Grand Conseil sont les plus mûrs possible. Si le Grand Conseil valide le présent décret, les travaux pourront débuter au mois d'avril déjà.

Le Conseil d'Etat vous invite donc à entrer en matière et à adopter ce projet de décret.

Brodard Claude (PLR/FDP, SC). La Commission des finances et de gestion a étudié avec attention le décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour les études et les travaux d'aménagement de la route des Grands-Bois, de reconstruction du collecteur d'eaux claires et d'assainissement du pont de la Tuffière à Hauterive, Corpataux-Magnedens et Arconciel.

Les membres de la Commission des finances et de gestion prévoient favorablement sous l'angle financier et à l'unanimité ce décret et vous demande d'en faire de même.

Chassot Claude (ACG/MLB, SC). Le groupe Alliance centre gauche a lu, comme il se doit, le message concernant le crédit relatif au réaménagement du pont de la Tuffière, ainsi que de l'important collecteur d'eaux claires et de la route d'accès côté ouest, nommée route des Grands-Bois.

Au sujet de cet accès, nous sommes tout de même interpellés par le fait que la jonction à la route cantonale Bulle-Romont ne se réalise pas en même temps. Il est vrai qu'une réponse nous est donnée à ce sujet en page 1 du présent message: «Différents points, notamment en lien avec la délimitation des zones d'activités des communes de Hauterive et de Corpataux-Magnedens en rapport avec la présence de la gravière de la Tuffière, sont actuellement en tractation.»

L'opportunité d'un réaménagement complet – complet – de ce secteur en une seule phase de travaux, avec les désagréments inévitables, mais logiques que cela engendre, n'a pas été saisie à l'évidence. Sans entrer dans ce qu'il reste du pré carré de l'autonomie communale, il aurait été judicieux, pour la situation qui nous concerne en ce moment, que l'Etat donne le ton, l'impulsion, voire peut-être – je ne sais – l'aide logistique efficace, pragmatique pour que nous ayons devant nous un projet complètement ficelé. Nous espérons que ces aspects administratifs seront réglés cette année encore, compte tenu que la commune de Corpataux-Magnedens fera partie, au 1^{er} janvier 2016, de la grande commune du Gibloux, avec tout ce que cela signifie, n'est-ce pas, pour ceux qui savent ce qu'une fusion d'une telle envergure veut dire.

Pour ce qui est du projet concernant le pont lui-même, le groupe Alliance centre gauche trouve dommage, regrettable qu'aucun aménagement ne soit prévu pour les cyclistes, alors

qu'il y aura deux magnifiques trottoirs de 1,65 mètre de large «partant de rien et n'allant à nulle part» – pour citer les paroles d'un député plus bavard que moi. On suppose que ces trottoirs sont peut-être là pour répondre à certains règlements d'aménagement ou de construction. Pouvons-nous faire autrement et mieux? Telle est la question.

Nous avons déjà un exemple, pas si lointain, qui est le nouveau pont sur la Glâne à Autigny, ouvrage réussi, certes, qui fait notamment – j'ai pu le constater – la joie des photographes amateurs en hiver, car ses trottoirs sont magnifiquement recouverts de neige. A ma connaissance, ils sont rarissimement dégagés, pour ne pas dire jamais, et je ne pense pas me tromper. Ce n'est pas un reproche, mais une simple constatation.

Dans le cadre de la répartition des coûts au niveau de la participation des tiers, le groupe Alliance centre gauche est tout de même étonné du montant extrêmement faible versé par l'entreprise Sables et Graviers Tuffière, 1,6% des 1 349 00 frs, soit environ 21 000 frs pour un tel ouvrage. Pourrions-nous savoir sur quels critères s'est effectuée cette clé de répartition?

M. le Commissaire, chers collègues, le canton est riche de ponts qui ont tous leur histoire et leur coût. Le groupe Alliance centre gauche souhaite que le montant de 6 752 000 frs à la charge de l'Etat, cité en page 5 du présent message, soit impérativement respecté. Nous aurions ainsi un nouveau pont sans histoire pour une fois.

Avec ces remarques, le groupe Alliance centre gauche acceptera ce crédit d'engagement.

Kolly René (PLR/FDP, SC). Le groupe libéral-radical a étudié ce message avec attention. Ce crédit d'engagement, portant sur un montant de 4,5 millions de francs, est nécessaire et urgent en raison de l'état de dégradation actuel de la chaussée, ainsi que de la dangerosité de ce tronçon, marqué ces dernières années par plusieurs accidents graves, particulièrement dans le secteur de la route des Grands-Bois. Il était à l'origine une piste servant à la gravière de la Tuffière.

De plus, sous cette chaussée se trouve un important collecteur d'eaux claires qui ne répond plus aux exigences imposées par sa localisation au sein des zones de protection des eaux. Rappelons aussi que dans la zone inférieure de ce tronçon se trouve une source d'eau de la Ville de Fribourg, qui mérite bien une protection maximale tant pour la qualité que pour le grand nombre de ses consommateurs qui en dépendent.

Le crédit d'engagement voté par ce Grand Conseil en juin 2005 prévoyait une réfection légère de cet objet, raison pour laquelle les travaux d'aménagement n'ont été réalisés que partiellement. Aussi, un solde de 1,8 million de francs est-il encore disponible pour ces aménagements d'aujourd'hui: la route des Grands-Bois, le collecteur d'eaux claires et la réfection du pont de la Tuffière.

Avec ces quelques considérations, le groupe libéral-radical soutient à l'unanimité ce décret et vous invite à en faire de même.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). La route des Grands-Bois a été partiellement réfectionnée en 2006. Aujourd'hui, le pont nécessite d'importants travaux. La particularité de cet ouvrage, qui se situe dans la zone des sources approvisionnant le consortium de la Ville de Fribourg, rend les travaux plus délicats. Malgré le trafic restreint, nous ne pouvons que constater que cet endroit est dangereux. Or, le projet ne compte pas de bandes cyclables. Le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique tient à réagir en demandant qu'une bande cyclable soit construite sur ce tronçon qui est très utilisé par les cyclistes.

Cette route a été reprise par l'Etat, ce qui permet aux communes concernées d'économiser des coûts importants et élevés de plusieurs millions de francs, ce qui serait insupportable. D'autres routes de ce canton, qui remplissent des mêmes critères, sont toujours à la charge des communes. Il est évident que l'Etat doit revoir son système de classement des routes, car les communes concernées ne pourraient pas prendre en charge des montants aussi importants, alors que d'autres communes se trouvent dans une situation favorable. Je viens personnellement de déposer une motion dans ce sens.

Avec ces considérations, le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique acceptera ce décret.

Roubaty François (PS/SP, SC). Le groupe socialiste a analysé la demande de crédit pour réaliser les travaux de la route des Grands-Bois, l'assainissement du pont de la Tuffière et le collecteur d'eaux claires. Depuis une bonne dizaine d'années, cette route s'est de plus en plus dégradée. Il est temps d'entreprendre les réfections de ce tronçon. Cette route est une liaison vraiment nécessaire pour le trafic régional. Le crédit demandé est conséquent, mais se justifie, parce que nous nous trouvons sur une zone de protection des eaux potables. De plus, l'élargissement du pont a un coût important.

Le groupe socialiste entrera en matière et votera ce crédit.

Johner-Etter Ueli (UDC/SVP, LA). Wenn Bauwerke ins Alter kommen, muss man sie sanieren. Das ist auch bei dieser Tuffière-Brücke und bei der Strasse Grands-Bois nicht anders. Ich will nicht alles wiederholen, was die Vorredner schon gesagt haben und was in der ausführlichen Botschaft festgehalten ist.

Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei, die diesen Bericht behandelt hat, wird das Dekret einstimmig unterstützen.

Grandjean Denis (PDC/CVP, VE). De très gros travaux sont à effectuer sur cette route et sur ce pont de la Tuffière; c'est très bien. Par contre, je trouve que c'est extrêmement dommage, voire regrettable qu'il n'y ait pas de bandes cyclables construites lors de ces travaux.

Chaque fois que l'Etat effectue de gros travaux sur les routes cantonales, des bandes cyclables devraient être construites. De nombreux cyclistes utilisent cette route. Pour des raisons de sécurité et aussi de qualité de vie, des bandes cyclables auraient dû y être prévues. Cette route sera rénovée pour

vingt, voire trente ans, et ceci sans bandes cyclables; cela est très dommage. L'Etat aurait dû faire mieux.

Page Pierre-André (UDC/SVP, GL). Je soutiens également ce projet de décret concernant la rénovation de la route de la Tuffière. Une question m'interpelle au niveau des travaux: j'ai constaté que ces travaux se situent en zone de protection S1 et zone de protection S2. Je suis satisfait que l'on puisse réaliser ces travaux malgré ces zones de protection des sources. Mais pourquoi, M. le Conseiller d'Etat, les Services de l'Etat acceptent-ils que ce genre de travaux puisse se réaliser en zones S1 et S2 à Hauterive et que quelques kilomètres plus loin, entre Chénens et Villaz-Saint-Pierre, l'Etat s'oppose à des travaux qui doivent être effectués en zone S2? J'estime qu'il y a deux poids deux mesures et j'ai de la peine à comprendre la position du canton.

Il est vrai que, concernant la situation entre Chénens et Villaz-Saint-Pierre, le maître d'œuvre est Frigaz. Là, je pense que l'on traite les dossiers à la tête du client. Malgré les garanties que les machines de chantier seraient surveillées continuellement pendant les travaux, l'Etat n'a pas voulu lever l'opposition à ces travaux. Le paysan peut passer avec son tracteur, sa moissonneuse-batteuse, son arracheuse à betteraves, mais une pelle mécanique ne peut pas y passer. Il a fallu faire de nombreuses séances de conciliation, avec mon collègue Brönnimann et le conseiller d'Etat Vonlanthen, pour tenter de trouver une solution, puisque le parcours a dû contourner la zone S2, ce qui a coûté plusieurs centaines de milliers de francs à Frigaz. Là, je crois qu'il y a deux poids deux mesures et ça me dérange. Et lorsque nous avons enfin pu trouver une solution avec l'agriculteur, les Services de l'Etat ont dit à celui-ci, juste après la signature: «On vous rappelle qu'une piste cyclable sera peut-être construite dans quelques années sur ce même terrain.» Je vous laisse imaginer que nous avons bien dû retenir l'agriculteur pour l'empêcher de prendre le représentant de l'Etat par le collet.

Voilà, M. le Conseiller d'Etat, je voulais juste témoigner quant à ces deux poids deux mesures, à cette façon de faire à la tête du client. J'aimerais bien que l'on me réponde. Si vous ne le pouvez pas aujourd'hui, je le comprends, mais que l'on me réponde par courrier ou par courriel.

Thévoz Laurent (ACG/MLB, SC). Je suis un peu perplexe. Je n'ai pas très bien compris, mais j'ai pris note avec intérêt des interventions de mes collègues qui m'ont précédé concernant l'absence de pistes cyclables. Moi, j'avais souvenir d'une disposition prévue qui obligeait la construction de pistes cyclables lors de la construction et de la rénovation lourde de tronçons de routes cantonales. Alors, je ne suis pas très au clair. Y a-t-il une obligation? Si oui, pourquoi n'a-t-elle pas été respectée? J'aimerais avoir des éclaircissements à ce sujet-là et je vous en remercie d'avance.

Le Rapporteur. Je remercie tous les intervenants qui ont parlé sur ce sujet. Je constate que tous les groupes entrent en matière sur cet objet. Par contre, il y a des questions subsidiaires qui ne concernent pas forcément l'engagement de ce crédit, mais ce qui pourrait tourner autour – pistes cyclables ou pas de pistes cyclables? Je comprends ces questions, ainsi

que le témoignage de notre vice-président de la Commission à l'égard du Service. Ces questions s'adressent directement au conseiller d'Etat.

Pour ma part, je constate que l'entrée en matière n'est pas combattue et que M. le Commissaire se fera un plaisir de répondre aux diverses questions qui lui ont été adressées.

Le Commissaire. Je remercie la Commission des finances et de gestion et l'ensemble des groupes qui ont manifesté leur soutien à l'entrée en matière sur ce décret.

Permettez-moi d'apporter quelques éléments de réponse aux différentes questions soulevées par plusieurs intervenants. Tout d'abord, le tronçon de route situé entre le carrefour supérieur de la route communale desservant Corpataux-Magnedens et le carrefour de la route cantonale, direction Fribourg-Bulle, ne fait effectivement pas l'objet du présent décret. Ce sera un projet séparé. On n'a pas voulu retarder indéfiniment le début des présents travaux. Des problématiques sont encore à régler. La délimitation des zones d'activités des communes de Hauterive et de Corpataux-Magnedens interfère dans ce projet; c'est un problème à traiter avec les communes. L'Etat ne voulait pas perdre plus de temps dans ce projet; c'est la raison pour laquelle il a été dissocié.

S'agissant des pistes cyclables, je comprends bien, sur le fond, les différentes interventions, mais je vous rappellerai tout simplement que l'Etat dispose d'un plan sectoriel pour les deux-roues. Et ce plan sectoriel exige des pistes cyclables uniquement pour un trafic journalier moyen supérieur à 3000 passages. Effectivement, ici, on est à 2500 passages journaliers en moyenne. Cette question a été débattue au sein de la Commission des routes et cours d'eau – le président aurait d'ailleurs pu le préciser – où on a naturellement évoqué cette problématique. Je dirais que le plan sectoriel, qui lie les autorités, empêche en fait la réalisation de ces travaux, parce qu'alors ce serait la porte ouverte à des travaux extrêmement coûteux partout dans le canton. On a voulu – et c'était aussi l'esprit du législateur – donner priorité aux travaux sur les secteurs plus importants.

M. Ducotterd a également mis en lumière la problématique de la législation routière, sur les critères applicables pour définir la répartition du financement du réseau routier communal ou cantonal. Cette problématique va effectivement être discutée dans le cadre de la révision de la loi sur les routes. Un comité de pilotage est en place et il débute ses travaux. C'est dans le cadre de ces travaux que nous devrons analyser les différents critères et voir, le moment venu, si le Grand Conseil voudra modifier ces critères de répartition de la prise en charge des coûts entre le canton et les communes. Le moment venu, cela débouchera également sur un nouveau plan sectoriel des routes cantonales.

M. le Député Page a évoqué la problématique des zones de protection. Effectivement, dans le cas présent, nous sommes dans des zones de protection. Vous savez que c'est la Ville de Fribourg qui bénéficie d'un important bassin d'alimentation. Sur la base des expertises qui ont été faites, il a été établi que des travaux pouvaient être réalisés, mais qu'il était impératif,

effectivement, de procéder notamment à des travaux d'étanchéité. Il est aussi indispensable que l'exutoire dans la Sarine soit assaini. Ces travaux étaient aussi possibles, parce qu'on était là en face d'un ouvrage existant.

Dans le cas évoqué par M. le Député Page sur le tracé de Vilaz-Saint-Pierre, on est face à des travaux nouveaux. Evidemment, l'approche est aussi différente. Il faut vraiment juger au cas par cas ce qui peut être toléré sous l'angle de l'environnement. Il appartient en particulier au Service de l'environnement de se prononcer, de préserver aussi – je dirais – les sources. L'eau potable, c'est aussi une denrée qui mérite protection. Je crois qu'on ne mesure jamais suffisamment l'importance de ces réserves d'eau. C'est vraiment au cas par cas qu'il faut voir si des travaux sont possibles et peuvent entrer en conflit le cas échéant avec le réseau routier cantonal. Ici, on a un réseau routier qui est préexistant et qui méritait d'être assaini.

Je crois que j'ai répondu aux différentes interventions et je remercie encore les groupes pour leur soutien à ce décret.

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

Lecture des articles

ART. 1

Le Rapporteur. L'article premier mentionne que le crédit d'engagement de 4 550 000 frs est ouvert auprès de l'Administration des finances.

- > Adopté.

ART. 2

- > Adopté.

ART. 3

Le Rapporteur. L'art. 3 mentionne l'évolution de l'indice suisse des prix à la construction.

- > Adopté.

ART. 4

- > Adopté.

ART. 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

- > Adoptés.

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

Vote final

- > Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, sans modification, par 82 voix contre 5. Il n'y a pas d'abstention.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Burgener Woeffray Andrea (FV,PS/SP), Butty Dominique (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Chassot Claude (SC,ACG/MLB), Collaud Elian (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Corminboeuf-Strehblow Dominique (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Décrind Pierre (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Dietrich Laurent (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fasel Josef (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Fellmann Sabrina (LA,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gander Daniel (FV,UDC/SVP), Ganioz Xavier (FV,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Grivet Pascal (VE,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Linus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Madeleine (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Kaelin Murith Emmauelle (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Krattinger-Juttet Ursula (SE,PS/SP), Lauper Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lehner-Gigon Nicole (GL,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Losey Michel (BR,PLR/FDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Page Pierre-André (GL,UDC/SVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Alfons (SE,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Portmann Isabelle (SE,PLR/FDP), Raemy Hugo (LA,PS/SP), Rauber Thomas (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Rey Benoît (FV,ACG/MLB), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roubaty François (SC,PS/SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schnyder Erika (SC,PS/SP), Schopfer Christian (LA,PLR/FDP), Schorderet Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Stempfel-Horner Yvonne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Thomet René (SC,PS/SP), Vial Jacques (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emmanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zamofing Dominique (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). Total: 82.

Ont voté non:

Grandjean Denis (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Mutter Christa (FV,ACG/MLB), Schneuwly André (SE,ACG/MLB), Serena Silvio (SE,ACG/MLB), Thévoz Laurent (FV,ACG/MLB). Total: 5.

—

Postulat 2014-GC-144 Fritz Glauser (analyse des potentialités actuelles des zones à bâtir en matière de logement et d'activité)¹

Prise en considération

Glauser Fritz (PLR/FDP, GL). Pour commencer, j'aimerais remercier le Conseil d'Etat de l'accueil et de la réponse à mon

¹ Déposé et développé le 12 septembre 2014, BGC septembre 2014 p. 1991; réponse du Conseil d'Etat le 15 décembre 2014, BGC février 2015 pp. 224ss.

postulat. Bien sûr, les fleurs adressées à mon égard m'ont aussi flatté.

Je constate avec satisfaction que le Conseil d'Etat a désormais aussi compris le message du peuple suisse de mars 2013. Je veux également remercier la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions et ses Services pour leur travail. Voilà pour la carotte, passons maintenant au bâton.

Aujourd'hui, la prise de conscience s'installe gentiment dans les esprits, mais nous savons aussi que gentiment ne suffit pas. Toute l'énergie dépensée pour dire tout le mal qu'on pense de la nouvelle LAT était de l'énergie gaspillée. Des cantons l'avaient déjà compris d'emblée et sont déjà bientôt prêts avec leurs nouveaux plans directeurs respectifs adaptés et déposés auprès de la Confédération.

Ce que demande la nouvelle LAT est pourtant simple: utiliser nos terrains et gérer nos espaces disponibles fort limités, sans gaspillage, ainsi que densifier les zones à bâtir. Le plan directeur doit lutter contre le mitage du territoire et la mise en zone constructible inappropriée. En contrepartie, il faut de la disponibilité pour avoir un développement là où ça fait sens. La terre est un bien limité. Son utilisation respectueuse et réfléchie est une obligation. Nous n'avons pas hérité de nos terres de nos parents; ce sont nos enfants qui nous les prêtent. Le peuple suisse et fribourgeois a accepté la nouvelle LAT. Il a ainsi clairement annoncé qu'il n'était plus d'accord avec la manière dont l'aménagement du territoire a été mené au cours des dernières décennies.

Je veux terminer mon intervention par une touche positive. Je constate que notre Gouvernement a compris le message et je ne doute pas qu'il va tout mettre en œuvre pour obtenir le déblocage de ce dossier à Berne. Je remercie aussi le conseiller d'Etat pour son soutien en ce qui concerne la deuxième partie de la révision de la LAT. C'est vrai, finissons déjà la mise en application de la LAT 1 avant d'entamer la deuxième étape.

Avec ces considérations, je vous invite à accepter le postulat.

Vial Jacques (PDC/CVP, SC). Le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique acceptera du bout des lèvres le postulat de notre collègue Glauser, de même que le délai supplémentaire demandé par le Conseil d'Etat. Il se questionne sur le bien-fondé d'un tel postulat, tant il reprend les éléments constitutifs de la LAT et les éléments auxquels cette même loi doit répondre, soit la requalification du terrain bâti et la densification des périmètres urbains. En effet, ce ne sera que lorsque la révision du plan directeur cantonal sera terminée que l'on pourra procéder à des analyses.

Notre groupe s'interroge aussi sur la façon dont le canton va s'y prendre pour coordonner les zones d'activités communales sans nouvelles infrastructures territoriales, régionales ou supracommunales.

C'est avec ces considérations que notre groupe acceptera ce postulat.

Rodriguez Rose-Marie (PS/SP, BR). Le groupe socialiste a étudié avec intérêt et attention, comme il se doit, le postulat

déposé par M. le Député Glauser, qui demande une analyse des potentialités actuelles des zones à bâtir en matière de logement et d'activité. Nous prenons note tout d'abord que le Conseil d'Etat propose d'accepter ce postulat et prévoit d'y répondre à fin 2017.

Bien que tout à fait conscient des problèmes que l'application de la LAT pose au quotidien au canton et aux communes, ainsi que de la charge de travail que le personnel de l'Etat supporte afin de gérer au jour le jour toutes les procédures liées à l'aménagement du territoire, le groupe socialiste va s'opposer à ce postulat et cela pour les raisons suivantes:

- > les travaux de révision du plan directeur cantonal ont déjà débuté, ce qui induit automatiquement le point suivant;
- > comme la Confédération exige de notre canton – en préambule ou en parallèle à ses travaux de révision du plan directeur cantonal – un état et une analyse du développement de l'ensemble de son territoire urbanisé, l'analyse demandée par le postulat de notre collègue député Glauser devient redondante et serait surtout moins large et moins complète que celle exigée par la Confédération;
- > le groupe socialiste fait confiance au Conseil d'Etat et espère que celui-ci investira les ressources nécessaires pour la révision du plan directeur cantonal et les études de base demandées par la Confédération.

En résumé, accepter ce postulat, c'est accepter une analyse redondante – je le répète – et moins précise que celle qui serait présentée de toute façon, parce qu'exigée par la Confédération, avec le risque réel que tout cela ralentisse encore les procédures actuellement en cours.

C'est pour toutes ces raisons que le groupe socialiste refuse ce postulat et vous invite à en faire de même. Merci de votre attention.

Thévoz Laurent (ACG/MLB, SC). Le groupe Alliance centre gauche a bien sûr pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de la réponse du Conseil d'Etat au postulat de notre collègue Glauser concernant l'aménagement du territoire et des défis centraux qu'il pose pour notre canton.

On a pris acte de la simple description de la procédure telle qu'elle est prévue par le cadre légal et technique. Cette description ne nous rassure pas sur un point central de la procédure prévue par la loi cantonale adoptée ici en 2008. Il s'agit de la chose suivante: on prend acte que le Gouvernement nous dit qu'il faut réexaminer intégralement le plan directeur et non pas seulement l'adapter – comme il le dit au début –, ce qui permet au fond d'appliquer à ce réexamen l'al. 3 de l'art. 15 de la LATeC. Pourquoi je cite cet alinéa? Parce qu'en fait, c'est par cet article que le Grand Conseil a le seul pouvoir qu'il a en matière d'aménagement, soit adopter le programme cantonal d'aménagement. C'est le seul pouvoir qu'il a. Après ça, toutes les autres facultés sont déléguées au Conseil d'Etat. Or, que nous dit le texte légal? Il nous dit aussi, à l'al. 1, que: «Le programme d'aménagement cantonal définit les objectifs et la politique générale d'aménagement cantonal, en considérant les études de base et les tendances existantes.» J'insiste

sur cette dernière partie: «[...] en considérant les études de base et les tendances existantes.»

Pourquoi j'insiste ainsi sur cet aspect? Parce que dans sa réponse, je n'ai pas compris comment le Conseil d'Etat pense tenir compte de cet article. En effet, quasiment dans la dernière phrase de sa réponse, il nous dit: «L'étude de base relative au potentiel des zones à bâtir légalisées sera rendue publique lors de la mise en consultation du projet de plan directeur cantonal, soit fin 2017.» Deux paragraphe avant, il nous dit: «Le programme d'aménagement cantonal sera soumis au Grand Conseil fin 2015–début 2016.

En fonction de cela, ma question est la suivante: j'aimerais savoir si le Conseil d'Etat va soumettre au Grand Conseil le programme cantonal d'aménagement avec les études de base correspondantes portant sur l'urbanisation et les surfaces d'aménagement.

Je vous remercie de votre attention.

Page Pierre-André (UDC/SVP, GL). Le groupe de l'Union démocratique du centre a lu avec attention, et même plusieurs fois, le postulat de notre collègue Glauser et ne comprend pas que le Conseil d'Etat propose son acceptation. Nous souhaitons que le Conseil d'Etat mette toute son énergie dans la révision du plan directeur cantonal.

Dans la réponse à ce postulat, nous avons pu lire que l'approbation finale est planifiée seulement pour le mois de mai 2019. On peut constater que dans d'autres cantons, cela va beaucoup plus vite, notamment dans le canton de Berne. Je peux ici tout à fait me rallier aux propos qu'a tenus ma collègue Rodriguez pour vous proposer le rejet de ce postulat.

Le groupe de l'Union démocratique du centre vous conseille donc de le rejeter et vous propose alors, M. le Conseiller d'Etat, d'accélérer les travaux de mise en œuvre de cette LAT que toutes les communes attendent avec impatience. Mettez toute votre énergie dans cette révision.

Vonlanthen Rudolf (PLR/FDP, SE). Am 3. März 2013 waren wir aufgerufen, über die schicksalshafte Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes abzustimmen. Wir hatten im Laufe dieser Abstimmung die Bevölkerung auf die schlimmen Folgen aufmerksam gemacht und informiert, was uns Bundesbern verordnen will. Nun haben wir die Bescherung: Vieles ist blockiert und harrt einer Lösung. Als Beispiel möchte ich erwähnen: In zwei Gemeinden des Sensebezirks hat es total erschlossene Quartiere. Man darf aber nicht bauen und muss warten, bis die Gemeindeortsplanung abgeschlossen ist. Wo ist da die Logik?

Wie der Staatsrat selber vorschlägt, werde ich dem Postulat zustimmen und den Kanton auffordern, die eidgenössischen Gesetze betreffend Raumplanung nicht zu verschärfen, vorwärts zu machen in ihrer Arbeit und den gesunden Menschenverstand walten zu lassen.

Rauber Thomas (PDC/CVP, SE). Meine Interessenbindung: Ich bin Président des Gewerbeverbandes Sense.

Der Staatsrat schreibt, dass der Verfasser des Postulats den Paradigmenwechsel seit dem Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes per 1. Mai 2014 verstanden hat. Ich frage mich jedoch persönlich, ob der Staatsrat und das zuständige Amt die Auswirkungen dieses Paradigmenwechsels bereits in seiner Amplitude erfasst haben. Das Bundesgesetz ist in Kraft. Das steht ausser Frage. Vor dem 1. Mai 2014 hätten der Kanton Freiburg und die DAEC mehr tun können, damit Gemeindeortsplanungen vor dem 1. Mai hätten in Kraft treten können. Nun herrscht das Moratorium, mit vielen offenen Fragen und Unsicherheiten, wie gerade von meinem Kollegen Ruedi Vonlanthen ausgeführt wurde.

Dem vom Staatsrat vorgeschlagene Fahrplan für den neuen kantonalen Richtplan mangelt es aus meiner Sicht an Geschwindigkeit und Ambition, für den Kanton in diesem wichtigen Dossier vorwärts zu gehen. Im ganzen Kanton und im Speziellen auch im Sensebezirk machen sich die Gewerbetreibenden, die Gemeinden, die Landbesitzer einige und grosse Sorgen für die Zukunft und für die Arbeitsplätze. Ich zähle auf ein aktives Vorgehen des Staatsrates im Interesse der weiteren Entwicklung unseres Kantons und erwarte eine engagierte Antwort auf die Anfrage unseres Grossratskollegen Schneuwly betreffend dem Fahrplan für den neuen kantonalen Richtplan.

Ropraz Maurice, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Le postulat Glauser s'inscrit dans le contexte des travaux de mise en œuvre de la modification de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. En aménagement du territoire, il est précisé que le plan directeur cantonal doit se fonder sur des études de base qui permettent de donner un fondement aux principes et mesures que propose la planification cantonale. Ces études de base permettent aux autorités en charge du plan directeur de connaître l'état de la situation et les problèmes rencontrés, ainsi que d'identifier les stratégies politiques possibles dans un domaine particulier. Mais c'est le plan directeur cantonal qui fixe la stratégie, les objectifs et les mesures et qui oriente finalement la politique choisie pour le développement territorial, avec un horizon de planification pour le canton de vingt à vingt-cinq ans.

L'étude de base en tant que telle ne propose pas de réponse; elle pose un état de fait. Les autorités en charge de la planification jouissent en fait d'une grande marge de manœuvre dans l'utilisation des résultats obtenus.

Comme indiqué dans le document, l'analyse demandée par le député Glauser fait expressément partie des études de base exigées par la Confédération pour l'examen du plan directeur cantonal, afin d'évaluer la stratégie proposée par le canton pour le dimensionnement des zones à bâtir. Avec ou sans ce postulat, le travail doit être fait. L'analyse demandée sera donc effectuée, mais elle sera produite dans le cadre du plan directeur cantonal et pas par un outil séparé.

J'aimerais dire de manière générale que le Conseil d'Etat prend très au sérieux les travaux qui doivent être menés pour mettre en œuvre cette loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Elle se découpe en deux parties, vous le savez: tout

d'abord l'adaptation de la législation cantonale, avec l'introduction du régime de la plus-value qui est rendu obligatoire par la Confédération. Ce paquet est actuellement en consultation et je vous invite à prendre position et à faire part de vos propositions que nous examinerons avec beaucoup d'intérêt. L'objectif est une entrée en vigueur de cette législation d'application à l'horizon 2016–2017.

S'agissant du plan directeur cantonal, nous avons mis en place une organisation de projet, un comité de pilotage avec trois conseillers d'Etat, deux préfets, deux représentants des communes et les représentants des Services de l'Etat. Nous venons de terminer des soirées d'information dans l'ensemble des districts, où nous avons voulu expliquer à la population, et en particulier aussi aux élus communaux, la thématique et les travaux à venir pour le canton, pour les districts et pour les communes.

Il faut d'emblée dire une chose: une fois le moratoire tombé, nous ne reviendrons pas à l'ancien régime qui permettait de faire de l'aménagement du territoire au coup par coup et de mettre en zone en fonction des besoins. Non, nous avons un taux d'utilisation du sol de 98%, ce qui signifie, selon la Confédération, que même au-delà du moratoire, nous devrons stabiliser les zones dans ce canton. Donc, vouloir précipiter les travaux en espérant que la levée du moratoire permettra de revenir à l'ancien système est un leurre. Le régime de l'ancienne législation a vécu. Nous devons admettre maintenant le vote du peuple suisse, du peuple fribourgeois aussi, qui veut un autre aménagement du territoire. Donc, même au-delà de ce moratoire, la pratique ne sera plus la même.

Vouloir précipiter les travaux, avec le risque que la Confédération rejette notre plan directeur cantonal, n'est pas la voie choisie par le canton de Fribourg. Nous voulons faire un travail de qualité. Cela prend un certain temps effectivement, parce qu'il faudra venir une première fois devant le Grand Conseil pour faire adopter le programme d'aménagement cantonal – c'est en fait la stratégie générale; il faudra naturellement mener toutes ces études de base qui nous sont demandées par la Confédération et je peux vous dire que c'est un travail de titan. Nous devrons ensuite élaborer ce plan directeur cantonal avec son contenu, des cartes et des fiches; il faudra le traduire, le mettre en consultation publique et là, toutes les communes, les régions et les entités concernées pourront être entendues. Cela prendra un certain temps. Ensuite, nous reviendrons au Grand Conseil pour qu'il prenne connaissance de ce plan directeur cantonal. Il appartiendra au Conseil d'Etat, selon la législation cantonale actuelle, d'adopter le plan directeur cantonal; ensuite, nous serons aussi tributaires du délai pris par la Confédération pour approuver notre document.

Contrairement à ce qu'on entend parfois, les autres cantons sont aussi sous cette pression du temps. J'ai des statistiques qui démontrent que pour Genève par exemple, la révision du plan directeur cantonal est prévu sur huit ans. Pour le canton du Valais, on parle également de huit ans. Pour le canton de Berne, qu'on cite parfois, c'est une révision partielle qui dure trois ans, mais la situation de départ est totalement différente, puisque le canton de Berne peut se baser sur les plans direc-

teurs d'agglomération. Pratiquement la totalité du territoire bernois est couverte par des plans d'agglomération et c'est donc beaucoup plus simple pour ce canton de reprendre ce qui est déjà existant sur l'ensemble du territoire.

Dans le canton de Fribourg, vous savez qu'il y a une obligation d'avoir une collaboration supracommunale; il n'y a aucune obligation de plan directeur régional – certains districts en ont, d'autres pas –, mais il appartiendra au canton de définir le territoire d'urbanisation sur le canton, respectivement dans les régions. Là, ce seront des discussions extrêmement importantes, sensibles aussi; et la rapidité d'adoption de ce plan directeur cantonal dépendra aussi de la capacité des régions à entrer dans ce processus de planification.

Sachez en tout cas que nous avons la volonté d'aller de l'avant et de faire un travail de qualité dans les meilleurs délais possibles. Si nous pouvons raccourcir ces délais, nous le ferons naturellement, mais ce ne sera pas au prix de risquer un refus de l'adoption du plan directeur cantonal, parce que celui-ci – oui, Mesdames et Messieurs – devra plaire à la Confédération, puisque c'est la Confédération qui va l'approuver. Il ne sert à rien de faire un plan directeur qui nous plairait à l'intérieur du canton, mais qui se verrait refuser par la Confédération.

Nous aurons l'occasion de détailler le planning des travaux, suite à la question posée par M. le Député Schneuwly. Cet outil parlementaire sera traité incessamment.

Voilà, Mesdames et Messieurs, c'est avec ces considérations que le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à accepter le postulat, en précisant aussi que chaque fois que le Conseil d'Etat ou les Services doivent travailler sur des instruments parlementaires complexes, eh bien, c'est aussi du temps qu'on ne peut pas prendre pour la mise en œuvre du plan directeur cantonal. Sachez que nous ferons tout pour faire un travail de qualité dans les meilleurs délais.

Thévoz Laurent (ACG/MLB, SC). Je reprends la parole, car j'ai posé une question très claire et explicite, mais M. le Directeur n'y a pas répondu. Il s'agit de nos compétences à nous, les seules que nous avons en matière d'aménagement; on a peut-être intérêt à les utiliser. Ma question est la suivante: est-ce que le programme cantonal qui va être soumis au Grand Conseil contiendra, comme le spécifie l'al. 1 de l'art. 15, les études de base et les tendances existantes en matière d'urbanisation et de surfaces d'assèlement en particulier? J'aimerais savoir si cette disposition légale va être respectée ou pas.

Ropraz Maurice, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Je donne volontiers une réponse plus précise à M. le Député Thévoz pour lui dire que la compétence légale du Grand Conseil est d'adopter le programme d'aménagement cantonal. C'est uniquement cette compétence qui est donnée par la législation. Il n'est pas prévu, comme dans d'autres cantons, que le plan directeur cantonal soit approuvé en l'occurrence par le législatif. Le plan directeur cantonal sera adopté par le Conseil d'Etat et approuvé, ce que nous espérons, par la Confédération. Les études de base n'ont pas, en tant que telles, à faire l'objet d'une

consultation ou d'une approbation. Ce sont des données de fait qui nous sont imposées par la Confédération. Nous devons lancer l'ensemble de ces études tout prochainement. Elles seront naturellement partie prenante du plan directeur cantonal qui sera mis en consultation le moment venu, mais le Grand Conseil ne sera pas consulté sur les travaux et sur les études de base; ce n'est pas sa compétence.

- > Au vote, la prise en considération de ce postulat est refusée par 61 voix contre 30. Il y a 4 abstentions.
- > Cet objet est ainsi liquidé.

Ont voté oui:

Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Boschung Bruno (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Castella Didier (GR,PLR/FDP), Collaud Elian (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Dafflon Hubert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Décrind Pierre (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Dietrich Laurent (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Grandjean Denis (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Linus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Lauper Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Longchamp Patrice (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Losey Michel (BR,PLR/FDP), Portmann Isabelle (SE,PLR/FDP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schnyder Erika (SC,PS/SP), Schopfer Christian (LA,PLR/FDP), Vial Jacques (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zamofing Dominique (SC,PDC-PBD/CVP-BDP). Total: 30.

Ont voté non:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Bapst Markus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Burgeno Woerffray Andrea (FV,PS/SP), Chassot Claude (SC,ACG/MLB), Clément Pierre-Alain (FV,PS/SP), Corminboeuf-Strehblow Dominique (BR,PS/SP), Douätz Jean-Pierre (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fasel Josef (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Fellmann Sabrina (LA,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gander Daniel (FV,UDC/SVP), Ganioz Xavier (FV,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Gasser Benjamin (SC,PS/SP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Grivet Pascal (VE,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Kaelin Murith Emmanuelle (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Lambelet Albert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lehner-Gigon Nicole (GL,PS/SP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Menoud Yves (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Page Pierre-André (GL,UDC/SVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Alfons (SE,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Raemy Hugo (LA,PS/SP), Rauber Thomas (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,ACG/MLB), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roubaty François (SC,PS/SP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,ACG/MLB), Schor deret Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Serena Silvio (SE,ACG/MLB), Thévoz Laurent (FV,ACG/MLB), Thomet René (SC,PS/SP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). Total: 61.

Se sont abstenus:

Bischof Simon (GL,PS/SP), Mutter Christa (FV,ACG/MLB), Stempfel-Horner Yvonne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP). Total: 4.

Rapport 2013-DAEC-40

sur les postulats 2012-GC-3 (P2001.12)

Dominique Corminboeuf (évaluation du coût financier d'infrastructures ferroviaires permettant un transport public performant) et 2013-GC-8 Didier Castella (prévoir le développement ferroviaire dans le canton de Fribourg)¹

Discussion

Corminboeuf Dominique (PS/SP, BR). Si le rapport répond parfaitement au postulat de notre collègue Didier Castella, c'est un petit peu moins le cas pour le mien. Ma demande était d'analyser financièrement aussi certains tronçons spécifiques, afin de gagner sur la vitesse commerciale. Il est vrai que ce rapport contient un travail remarquable sur beaucoup de points. Malheureusement, pour ce qui est, par exemple, des tronçons Fribourg-Estavayer et Fribourg-Morat, l'analyse demandée n'apparaît pas. C'est bien de passer à la demi-heure, mais ceci ne diminue pas le temps de parcours.

Le canton de Fribourg, avec les TPF, peut être fier du travail accompli à l'heure actuelle, qui touche l'ensemble du réseau des régions. Mais il reste encore passablement de travail sur la planche.

Si le temps de trajet entre un point A et un point B ne diminue pas, l'avantage concurrentiel n'est pas atteint. Par exemple, le temps de parcours entre Fribourg et Morat est de vingt-huit minutes et de trente-cinq minutes entre Estavayer et Fribourg, avant et après le passage à la demi-heure et ceci de gare à gare. Or, le temps de parcours en voiture est de porte à porte. Il est vrai qu'on a réduit le temps d'attente de trente minutes à Yverdon pour Genève-Aéroport, mais grâce à la demi-heure et non pas par un gain de temps sur le parcours grâce à l'infrastructure. Or, ma demande était bien d'évaluer ce qu'il aurait fallu investir sur certains tronçons pour en diminuer les courbes, comme par exemple celles entre Belfaux et Courtepin ou pour améliorer les rampes, comme par exemple celles de Léchelles-Grolley, afin de gagner sur le temps de parcours, ceci pour voir si le jeu en valait la chandelle, si l'investissement consenti en valait la peine. Je constate donc que certaines demandes précises n'ont pas été abordées et cela est fort regrettable.

Ce qui est pénalisant, c'est que nous avons des véhicules ferroviaires du 21^e siècle, mais une géographie de l'infrastructure de la fin du 19^e siècle. Ceci signifie que sur des tronçons non négligeables du réseau ferroviaire de ce canton, ce maté-

¹ Rapport pp. 77ss.

riel roulant ne peut pas être exploité selon ses capacités techniques.

Quant à la partie infrastructure du rapport, il faut bien se rendre compte que l'infrastructure ferroviaire a une échelle des échéances totalement différente que pour des projets traditionnels. Par exemple, quand on parle de 2019, c'est déjà du court terme. Or, on constate qu'un projet, celui de la voie de fret entre Givisiez et Belfaux, n'a pas passé la phase de l'étude de faisabilité. On constate aussi, en page 13 du rapport, que pour 2025, pour ce qui est des projets de cette envergure, le moyen terme, seul un projet sur cinq est dans la phase d'avant-projet et les autres sont en phase d'étude de faisabilité.

Dans ces cas-là, mon souci, M. le Directeur, et vous le comprendrez, c'est la participation financière de la Confédération. Il faut être les premiers dans le pipeline des demandes de subventions, car il est clair que les premières demandes seront honorées et que les suivantes ne recevront que des peanuts, voire rien du tout. La conseillère fédérale ministre des finances a dit clairement que des économies pourront être faites sur les infrastructures ferroviaires et aussi par le biais de prolongations dans le versement des subventions, ceci en rapport avec les mauvais résultats des comptes 2014 de la Confédération. Il faut donc être rapide, précis, en tête de peloton, si on veut continuer sur notre lancée.

En résumé, le rapport nous apprend que les liaisons en Fernverkehr (grandes lignes) sont bonnes et qu'elles seront même améliorées, que le réseau Regionalverkehr (trafic régional) a connu de bonnes améliorations au passage à la cadence à la demi-heure et qu'il est en pleine métamorphose, de gros investissements étant à venir.

Ceci dit, ce rapport est très intéressant et j'en félicite les auteurs. C'est vrai que le postulat était exigeant, mais nécessaire pour informer et donner un outil de choix au Grand Conseil pour les décisions futures.

Je prends acte de ce rapport, ainsi que le groupe socialiste. Je vous remercie de votre attention.

Bischof Simon (PS/SP, GL). Zbinden

Mes liens d'intérêts avec cet objet: je suis membre de la Commission transports de la région Glâne-Veveyse, membre du comité fribourgeois de l'Association transports et environnement et membre du comité central de la Communauté d'intérêts pour les transports publics.

Danke für diesen gut leserlichen und genauen Bericht über den öffentlichen Verkehr im Kanton Freiburg.

Je souhaite vous interroger, M. le Conseiller d'Etat, cher Maurice, au sujet du rapport 2025 de l'Office fédéral des transports (OFT).

Une fois de plus, après notamment 2009 et 2012, la Confédération souhaite des coupes budgétaires dans les transports publics, alors que ses finances sont saines. Contrairement aux deux dernières fois, le canton de Fribourg est, dans sa globalité, moins concerné. Mais il y a deux gares, celle de Romont

et celle de Palézieux, qui seraient touchées de plein fouet si le contenu du rapport de l'OFT pour 2025 était appliqué tel que prévu actuellement.

Dans le rapport 2013-DAEC-40 dont nous discutons aujourd'hui, des améliorations, notamment dans le cadre de PRODES 2030, sont importantes et déterminantes pour augmenter la part modale des transports publics. Il est par conséquent vraiment fâcheux que la Confédération vienne et dise en quelque sorte, concernant Romont et Palézieux – je fais certes un raccourci: «Non seulement vos améliorations, vous les oubliez, mais également toute l'offre déjà en place.» Ces deux gares ont déjà perdu en importance avec la suppression des arrêts InterRegio (IR) Genève-Lucerne. Il y a eu des mesures de compensation et des améliorations diverses qui ont permis de maintenir et de continuer à faire augmenter le nombre d'utilisatrices et d'utilisateurs des transports publics en Glâne-Veveyse.

Je vous demande, M. le Conseiller d'Etat, d'intervenir auprès de l'Office fédéral des transports, en disant clairement et fermement à Berne que l'offre en place représente un minimum non négociable.

Pour conclure, j'ai quelques remarques personnelles au sujet du RegioExpress (RE) Palézieux, respectivement Bulle-Berne. Pour permettre une correspondance à Romont avec le RE Annemasse-Genève, je pars du fait que le train partira cinq minutes plus tard qu'actuellement de la gare de Romont pour ensuite arriver plus tard à Berne, ce qui permettrait, si la branche de Bulle part du chef-lieu gruyérien à la même heure que maintenant, d'effectuer un arrêt à Sâles ou à Vuisternens, ce qui permettrait, si la branche de Palézieux part de la localité vaudoise à la même heure que maintenant, en étant maintenue, d'effectuer un arrêt à Vauderens. Et, en contrepartie, de renoncer à une desserte dite omnibus tant entre Romont et Palézieux qu'entre Romont et Bulle, en se limitant à desservir une localité principale, une gare principale intermédiaire. Et la même modalité existe en sens inverse.

Dernière remarque: il y a actuellement vingt minutes de battement quand le RegioExpress arrive en gare de Berne. Je ne sais pas si à l'avenir ce sera encore le cas, mais une idée qui serait éventuellement à étudier, comme on prolonge le RegioExpress jusqu'à Broc dès 2020, serait de prolonger le RE jusqu'à Berne Wankdorf, étant donné que d'ici trois ou quatre ans, ce sera vraiment une gare qui sera très utilisée par le fait qu'il y a différentes entreprises nationales qui sont en train de construire leur siège principal dans cette zone, notamment le siège central de La Poste ou le siège central des CFF.

Décrind Pierre (PDC/CVP, GL). Le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique a examiné avec attention le rapport du Conseil d'Etat qui donne une vision globale de la situation présente jusqu'en 2030. C'est un rapport complet qui démontre toute la complexité du sujet. On y perçoit bien les intérêts en jeu des différentes régions du pays dans le processus de planification des projets nationaux et régionaux.

Le challenge est complexe pour le canton de Fribourg, qui doit composer avec les facteurs suivants:

- > une poussée démographique supérieure à la moyenne;
- > être le canton romand abritant le plus grand nombre de pendulaires sortant du canton, au prorata de sa population, soit environ 25% de sa population active;
- > avoir une dispersion de l'habitat élevée;
- > avoir un taux de motorisation également élevé;
- > avoir un trafic saturé dans l'agglomération de Fribourg;
- > avoir une desserte périphérique lacunaire.

La base de travail pour rester un canton attractif et performant en termes de transports publics est bonne. En voici les principaux éléments: le canton de Fribourg est bien relié au réseau national. Des liaisons rapides InterCity et InterRegio relient Fribourg toutes les trente minutes à Lausanne, Genève-Aéroport, Berne, Zurich, Saint-Gall et Lucerne. La desserte de Romont et Palézieux vers Lausanne et Genève est assurée par des RegioExpress qui circulent toute la semaine à la cadence horaire. La première étape du RER Fribourg connaît un grand succès et la deuxième étape est en cours de réalisation.

Il faut relever que le canton de Fribourg sait se faire entendre par l'Office fédéral des transports. En effet, la ligne Bulle-Broc Fabrique va passer de voie étroite en voie normale à l'horizon 2018–2019: une première en Suisse. Ceci semble anodin pour une ligne actuellement agonisante, mais cela permettra d'intégrer cette ligne au RER Fribourg. Broc Fabrique sera alors relié à Berne, via Bulle, Romont et Fribourg sans changement de train.

L'investissement de 50 millions de francs sera totalement assumé par la Confédération.

Deux points sont également à relever:

- > le RER Fribourg, avec sa première étape déjà finalisée et la deuxième en cours de réalisation, génère de la croissance qui se traduit ou se traduira par la création de nombreux emplois;
- > les communes devront prendre une part active dans la politique cantonale des transports publics en prévoyant des Park & Ride aux abords des nouvelles gares RER, en agrandissant ceux qui sont déjà saturés actuellement. Espérons que vos Services, M. Ropraz, feront preuve de pragmatisme et de diligence pour l'octroi des permis de construire de ces futures structures.

Par conséquent, à la lecture de ce rapport, on peut manifestement affirmer qu'il y a bel et bien un mécanicien dans la locomotive qui conduit et définit la politique des transports publics sur le territoire fribourgeois, et même deux plutôt qu'un, si l'on se réfère au dynamisme et à la vision actuels de la direction des TPF, ce qui ne fut pas toujours le cas ces dernières années, il faut bien l'avouer.

Ce n'est pas depuis aujourd'hui que notre canton doit défendre au niveau national ses intérêts en matière de transports publics. En effet, en 1845, on parle à Berne d'un projet de voie ferrée reliant le lac Léman à celui de Constance.

Le Gouvernement vaudois souhaite une ligne passant par le pied du Jura, Morges, Yverdon, Payerne, Morat, Berne et les Fribourgeois défendent le tracé Berne, Fribourg, Oron, Lausanne. Finalement, les Fribourgeois auront gain de cause. A l'époque, le Conseil d'Etat vaudois faisait l'éloge de Fribourg pour son courage et sa ténacité. Le Gouvernement du canton a en effet dépensé plus de 42 millions de francs, somme énorme pour l'époque, afin de doter le territoire fribourgeois d'une ligne de chemin de fer.

En conclusion, le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique remercie le Conseil d'Etat pour ce rapport détaillé et prend note avec satisfaction que le Conseil d'Etat va s'appliquer à défendre activement les intérêts du canton auprès de la Confédération et des autres cantons.

Aebischer Susanne (PDC/CVP, LA). J'interviens au nom des habitants de l'Extrême-Orient du canton de Fribourg. Le graphique «Concept cible du RER Fribourg» a attiré mon attention et j'ai une question pour M. le Directeur. Je vois sur ce graphique qu'il n'y a plus de ligne RegioExpress entre Berne et Neuchâtel et j'espère que c'est une erreur, parce qu'on a, dans l'Extrême-Orient du canton, beaucoup d'habitants qui sont pendulaires sur Neuchâtel-Berne, voire sur Zurich ou carrément Lucerne. J'espère que la ligne Fribourg-Neuchâtel, qui est très bien pour notre district, pour notre région aussi, ne va pas défavoriser les habitants qui sont pendulaires sur les autres lignes entre Berne et Neuchâtel.

Schneuwly André (ACG/MLB, SE). Das Mitte-Links-Bündnis dankt dem Staatsrat für den interessanten Bericht mit dem Überblick über die Entwicklung der Eisenbahninfrastrukturen innerhalb des Kantons in Verbindung mit dem Fernverkehr. Wir hoffen, dass es noch mehr Freiburgerinnen und Freiburger gibt, die den öffentlichen Verkehr benutzen.

Im Rahmen der ersten Etappe des RER Freiburg/Fribourg im Jahre 2011 wurde bei der Linie Bulle-Palézieux-Romont-Fribourg/Freiburg-Bern über einen Halt in Düdingen diskutiert. Aufgrund offener technischer Fragen sei der dortige Halt nicht möglich, auch für die BLS drohe ein Einnahmenausfall von 700 000 Franken. Die BewohnerInnen der Regionen Sense wurden auf später vertröstet. Die Gemeinde Düdingen kann als Mitglied der Agglomeration positive Signale brauchen und der Sensebezirk hoffen, dass sich der Staatsrat wie der Agglomerationsvorstand weiterhin für diesen Halt einsetzen werden.

Wohl spricht der Staatsrat in diesem Bericht vom Viertelstundentakt Fribourg/Freiburg in der Agglomeration Freiburg im Zeitraum 2030. Doch ich konnte nirgends etwas über den Halt des RER in Düdingen lesen. Dieser Halt braucht keine zusätzlichen Finanzen bezüglich Infrastrukturen und bietet eine interessante, schnellere Verbindung nach Bern und nach Freiburg für die gesamte Region. Auch in dieser Region nehmen die BewohnerInnen zu. Sind die offenen Fragen geklärt oder ist alles eingestellt? Und warum?

Eine Frage zum Bahn-Infrastrukturfonds auf der Linie Freiburg-Bern: Unter dem Punkt 3.4.3 des Berichtes steht im Kleingedruckten: «Die Verwalter der Infrastruktur müs-

sen die Schweizer Bahnhöfe bis 2023 an die Vorschriften des Behinderten-Gesetzes anpassen. Im Allgemeinen gehen die Kosten, die von diesen Anpassungen verursacht werden, zulasten der SBB. Der Kanton beteiligt sich an den Investitionskosten für die Bahnhöfe Flamatt, Wünnewil, Düdingen, Cugy, Cheyres und Grolley.» Insbesondere habe ich eine Frage zur Haltestelle Wünnewil, die von der SBB, ich wiederhole, die von der SBB als behindertengerecht beurteilt wird. Ich kenne diese Haltestelle gut und ich glaube nicht, dass man diese als behindertengerecht bezeichnen kann. Hat der Staatsrat Kenntnis von dieser Entscheidung? Und wie sieht die Planung der behindertengerechten Bahnhöfe aus?

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Parfois, il ne faut pas seulement prendre la parole quand on est mécontent, mais aussi quand on est satisfait.

Je lis, au point 4.4.2 du rapport, la phrase suivante: «Les objectifs du canton, identifiés dans la planification stratégique ferroviaire et annoncés en vue de l'élaboration du projet d'offre de la région de planification Ouest sont [...]»; et les points sont énumérés les uns après les autres. Là, c'est pour dire ma satisfaction; je vois un point qui parle de la création d'une nouvelle halte à la hauteur d'Agy sur la ligne Givisiez-Fribourg. Je suis très satisfait de voir enfin ce point arriver dans un document du Conseil d'Etat et de voir qu'il prend cette gare très au sérieux.

On voit, avec le développement actuel du plateau d'Agy, que cette gare deviendra vraiment nécessaire. Il y a Forum Fribourg qui doit être desservi, la patinoire, la salle actuelle et la salle de basket. Puis maintenant, on a vu qu'il y avait une étude qui précisait que la future piscine devrait être dans cette région-là. Donc, on voit encore la nécessité que cette gare aura. Je pense que pour tous les habitants de la Broye, du Lac, qui viennent en transports publics en direction de Fribourg pour se diriger vers le plateau d'Agy, il est nécessaire que cette gare se construise.

J'espère que le Conseil d'Etat ira de l'avant avec ce projet.

Je vous remercie.

Bourguet Gabrielle (PDC/CVP, VE). J'annonce, comme mon collègue Bischof, mes liens d'intérêts: je suis veveyanne, utilisatrice quotidienne de la gare de Palézieux et je participe également à la Commission transports de la région Glâne-Veveyse.

Si je salue les améliorations prévues et annoncées dans ce rapport, dont la deuxième liaison horaire entre Romont et Lausanne, avec desserte à Palézieux, ce qui me manque encore, à moins que je n'aie mal lu le rapport, M. le Directeur, c'est une deuxième liaison horaire entre Palézieux et Fribourg. En effet, vous savez que la gare de Palézieux est fortement fréquentée par des Fribourgeois. En augmentant la cadence vers Lausanne, vous favorisez le déplacement professionnel des Fribourgeois de la Veveyse vers cette région, laquelle est, et je ne m'en plains pas, relativement bien desservie aujourd'hui. Je prends moi-même cette liaison chaque jour, je peux m'en rendre compte. Mais vous ne tournez pas les habitants du Sud du canton vers Fribourg. On me rétorquera, et on l'a déjà fait,

que des calculs ont été effectués quant à la fréquentation de la ligne, mais j'ai envie de dire: où est l'oeuf, où est la poule? Est-ce la demande qui justifie l'offre ou est-ce qu'une offre accrue favoriserait la demande et favoriserait le déplacement des Fribourgeois du Sud vers Fribourg?

Je vous remercie de votre attention.

Johner-Etter Ueli (UDC/SVP, LA). Es ist Aufgabe der Politik, vorausschauend Projekte zu definieren und vorausschauend finanzielle Kosten abzuschätzen. Für die Eisenbahninfrastrukturen und die allgemeinen Entwicklungen dieser Eisenbahnen und die Koordination erfüllt der vorliegende Bericht diese vorausschauende Planung, die aber sicher rollend sein wird. Je nach Region haben wir alle verschiedene Optiken und Ansprüche, die wir einbringen und die wir erfüllt haben möchten. Die bisherigen Voten haben dies bestätigt. Mit diesen Bemerkungen nimmt die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei Kenntnis vom vorliegenden ausführlichen Bericht und dankt dem Staatsrat dafür.

Berset Solange (PS/SP, SC). Ce rapport mentionne des améliorations et je reviendrai particulièrement sur les améliorations proposées à l'horizon 2030 pour les transports publics.

A la page 11, il est relevé la création d'une nouvelle halte à la hauteur d'Agy sur la ligne Givisiez-Fribourg. Je rappelle qu'elle passe aussi à Belfaux et qu'il y a deux gares; donc, cela draine un nombre d'utilisateurs important.

Je relève avec satisfaction qu'il est envisagé de créer cette halte. Cependant, le seul regret est qu'il est mentionné dans le chapitre «Horizon 2030», soit dans quinze ans; et c'est mentionné seulement qu'il s'agit d'un horizon et pas vraiment d'un objectif; je crains donc qu'il y ait encore quinze ans à ajouter à l'horizon 2030. Alors là, je demande, M. le Conseiller d'Etat, de tout mettre en œuvre pour que cette halte puisse se réaliser peut-être un petit peu plus rapidement.

Merci beaucoup.

Gander Daniel (UDC/SVP, FV). Dans la planification du RER Fribourg-Freiburg, il est prévu, sur la ligne Yverdon-Fribourg, une cadence toutes les trente minutes. Serait-il possible aussi de tenir compte d'un arrêt sur simple demande sur la halte de Givisiez, afin que l'un ou l'autre usagé travaillant sur le site de la zone le long de la route Jo-Siffert puisse en profiter?

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). En tant qu'ancien administrateur de la CUTAF durant huit ans, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre rapport sur les transports publics et je tiens à vous en féliciter. Je crois qu'on a un excellent document, un excellent rapport et une bonne base de travail pour le futur de ce canton. Ce canton se développe fortement et rapidement et il lui faut d'excellents transports publics.

Je tiens à relever ceci: les habitants de Grolley bénéficient depuis le mois de décembre dernier d'une très bonne qualité de desserte vers le centre. On a l'impression qu'on prend le métro et je crois que c'est dans cette direction qu'il faut aller pour pouvoir bien développer notre canton de Fribourg.

Je tiens à vous remercier.

Castella Didier (PLR/FDP, GR). Il y a un an, le peuple fribourgeois acceptait à une large majorité le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Il a ainsi témoigné son attachement à des infrastructures de transports modernes et performantes, qui contribuent à la qualité de vie, à l'attractivité économique de notre canton et au plein emploi. Le maintien d'infrastructures ferroviaires performantes constitue toutefois un énorme défi face à une croissance du secteur estimée à 60% d'ici 2030.

Vu sa situation géographique, à mi-chemin entre Berne et Lausanne, Zurich et Genève, le canton de Fribourg se trouve sur un noeud stratégique essentiel au réseau national et se doit, à ce titre, d'avoir une vision claire et des intentions annoncées sur le développement futur de son réseau.

Nombre de cantons, en particulier en Suisse alémanique, ont compris très vite la nécessité d'être proactifs dans le domaine de la politique des transports, même si celle-ci, il faut bien le dire, est essentiellement de la compétence fédérale. Ainsi, le réseau ferroviaire suisse alémanique est plus performant que le réseau romand. Il est temps de rattraper le retard en mettant à profit les 6,4 milliards de francs que la Confédération va investir dans le réseau d'ici 2025. Pour ceci, il était nécessaire de faire un état de la situation de manière objective et critique en relevant les points faibles de notre réseau et en identifiant les améliorations à apporter et les besoins futurs. Je tiens à saluer la qualité de ce rapport. Il est le fruit d'un travail sérieux, avec une approche différenciée en fonction du type de liaisons couvrant l'ensemble du canton.

Dans ce rapport fouillé, nous découvrons une multitude de projets existants, soit au stade d'idées ou de projets aboutis. L'objectif doit être maintenant de pouvoir réaliser tout ou partie de ceux-ci, tout en sachant que suite aux votations populaires, Berne va investir massivement ces prochaines années. Il y a ici une opportunité à saisir. Fort de ce rapport, le lobby cantonal doit s'organiser et peut aujourd'hui se baser sur des besoins connus et validés par les autorités politiques fribourgeoises. Ne nous leurrons pas: il ne s'agit pas seulement de louer la qualité d'un rapport et de le ranger dans les tiroirs. Ce rapport, en particulier le tableau résumant les coûts, les délais, le mode de financement et l'état des études, doit être régulièrement mis à jour, afin de pouvoir, le moment venu, annoncer les projets. Nous savons que face aux milliards de francs que la Confédération va investir, il y aura des opportunités à saisir lorsque l'un ou l'autre projet planifié prendra du retard. C'est dans ces moments-là, où Berne cherchera à compléter ses crédits, que nous pourrons glisser nos petits projets de quelques dizaines de millions de francs; de petits projets, certes, mais à l'échelle fédérale, c'est le cas.

Le rapport nous apprend que nombre de projets existent uniquement à l'état d'idées. Il est temps de lancer les études et de travailler activement à la mise à jour de ce rapport, afin que les projets ne restent pas au stade d'idées, mais puissent se réaliser. Ceci passera par une présence active à Berne. Nous avons la chance de bénéficier de personnalités à la compétence et à l'aura reconnues au niveau fribourgeois; et c'est

aujourd'hui, avec un signal politique fort, qu'elles peuvent défendre les intérêts fribourgeois. Je leur souhaite plein succès dans les négociations futures, nécessaires au bien de la qualité du réseau fribourgeois.

Comme mon collègue Corminboeuf, j'invite le Gouvernement et le canton à être proactifs en la matière pour avoir une mise en vigueur de ce rapport la plus rapide possible. Merci encore pour la qualité de ce rapport.

Ropraz Maurice, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Je remercie les différents intervenants qui ont démontré l'intérêt qu'ils accordent à l'avenir de la mobilité dans ce canton de Fribourg.

Effectivement, le Conseil d'Etat planifie le développement et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire du canton, afin de répondre à la croissance démographique et à l'augmentation importante du nombre de personnes empruntant les transports publics. A cet effet, il a institué une planification stratégique ferroviaire qui est dirigée par le Service de la mobilité, qui inclut les entreprises de transports publics actives dans le canton et qui inclut également nos voisins.

Le développement de l'offre ferroviaire, naturellement, nécessite de nombreux travaux d'entretien et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et, donc, des moyens financiers importants qui sont versés par la Confédération, le canton et les communes. Avec l'acceptation du peuple suisse du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, le projet FAIF, les modalités complexes de financement vont être modifiées et simplifiées à partir de 2016, à partir de l'année prochaine. Ce fonds FIF sera donc opérationnel dès 2016 et il servira en priorité au maintien, à l'exploitation et à la sécurisation de l'infrastructure, y compris de celle des chemins de fer fribourgeois, notamment des TPF. Par exemple, ça va servir aussi à la modernisation des gares de Bulle, de Châtel-St-Denis, de Montbovon, ainsi que – on l'a cité – à la mise à l'écartement normal des voies entre Bulle et Broc.

Ce changement de paradigme dès 2016 explique aussi, peut-être par rapport à la remarque de M. le Député Corminboeuf, qu'il n'est plus dans les compétences du canton de pouvoir chiffrer ces dépenses à l'avenir, puisque la compétence est passée maintenant à la Confédération. C'est donc à la Confédération, sur la base des offres déposées par les cantons, respectivement des investissements annoncés par les compagnies ferroviaires, que ce chiffrage doit intervenir. Au-delà de l'aménagement, il y a naturellement un reste qui sera disponible pour le financement du développement de l'infrastructure ferroviaire rendu nécessaire par la croissance de l'offre.

Ces projets d'aménagements sont ancrés dans le programme stratégique PRODES 2025, qui a déjà été approuvé par le peuple suisse avec le FAIF, respectivement PRODES 2030. Là, on est à l'horizon stratégique effectivement, puisqu'il appartient aux cantons, dans des régions définies, de planifier les attentes d'offres pour l'horizon 2030 et, naturellement, à la Confédération de sélectionner ensuite les projets qui seront retenus. Le canton de Fribourg a intégré les objectifs de sa planification au rapport de la région Ouest, qui englobe les

cantons de Genève, Vaud, Valais, Neuchâtel, Jura et Berne. Pour PRODES 2030, le canton de Fribourg a identifié seize projets d'offres, seize projets que nous considérons comme prioritaires, avec un projet clé – vous l'avez vu –, soit l'introduction d'une offre cadencée à quinze minutes dans le périmètre de l'agglomération de Fribourg.

Il faut toutefois savoir que les attentes de toutes les régions de Suisse et les attentes de tous les cantons dépassent les moyens financiers de la Confédération. On parle d'attentes de l'ordre de 15 milliards de francs pour l'horizon 2030 et des moyens financiers à disposition de 5 milliards de francs pour la Confédération. Vous voyez qu'il y a un grand décalage entre les attentes des cantons et des régions et les possibilités financières de la Confédération. Un importante travail de lobbying sera à mener, aussi avec le soutien de nos parlementaires fédéraux, à Berne. En sachant que pour PRODES 2025, c'est plutôt la Suisse romande qui a été favorisée, un risque existe que pour l'horizon 2030, il y ait un retour de balancier.

Il ne m'est pas possible à ce stade, ici, de répondre à toutes les questions précises en termes d'horaires, en termes techniques. C'est volontiers que je suis à disposition bilatérale, par courriel ou par réponse écrite, pour donner des indications plus précises. Néanmoins, je veux apporter une ou deux précision. Tout d'abord pour dire que sur la ligne du FMA (Fribourg-Morat), nous visons donc l'introduction du RER à la demi-heure. Egalement pour l'horaire 2018, des croisements seront en cours dans ce secteur. S'agissant de l'arrêt potentiel à Duingen, un groupe de travail planche sur la faisabilité technique et financière d'un tel arrêt. Cela fera aussi partie de discussions à venir avec les CFF et aussi avec la Confédération.

M. le Député Bischof et d'autres sont intervenus pour faire part de leurs inquiétudes sur l'avenir des arrêts ferroviaires à Romont et Palézieux. Effectivement, l'Office fédéral a publié en août 2014 un concept de références 2025, qui laisse présager une péjoration de l'offre sur les arrêts ferroviaires à Romont et Palézieux. J'ai directement réagi en écrivant à l'Office fédéral des transports pour faire part de la plus vive inquiétude du canton sur ce dossier. La région Glâne-Veveyse est également intervenue et nous sommes également en discussion avec nos parlementaires fédéraux pour tenter d'éviter une péjoration de l'offre dans ce secteur. Evidemment, tout ceci doit s'inscrire dans le cadre du réseau national. Nous avons bon espoir d'obtenir des réactions néanmoins positives de la Confédération suite aux discussions que nous aurons. On se rend compte que c'est important d'avoir un contact régulier, en particulier avec l'Office fédéral des transports, notamment, par exemple, pour l'aide financière sur le budget 2015 de la Confédération. Suite à une visite que nous avons faite à Berne auprès de l'Office fédéral des transports, nous avons pu obtenir un montant supplémentaire de 2 millions de francs sur la quote-part allouée au canton de Fribourg, ceci grâce aux explications que nous avons pu donner, grâce aussi au fait que la Confédération disposait encore de quelques millions de francs à disposition qu'elle devait sélectionner sur le plan national. Mais il est vrai que notamment pour PRODES 2030, nous devrons être proactifs. Nous devrons être en contact

régulier avec la Confédération et avec nos parlementaires fédéraux. On a aussi la chance d'avoir un directeur des TPF qui joue un rôle de consultant pour l'Office fédéral des transports et qui peut aussi sensibiliser sur l'intérêt à développer la mobilité dans le canton de Fribourg.

C'est avec ces considérations que je vous invite à prendre acte de ce rapport.

> Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

Rapport 2014-DEE-46 sur le postulat 2012-GC-8 (P2004.12) Eric Collomb/Antoinette Badoud (intégration sur le marché du travail des mères élèvent seules leur-s enfant-s)¹

Discussion

Badoud Antoinette (PLR/FDP, GR). J'ai lu avec intérêt la réponse du Conseil d'Etat au postulat déposé avec mon collègue Eric Collomb et prends acte que tout a été mis en œuvre dans le canton pour que la formation des jeunes mères célibataires, sans soutien de leur famille, soit conciliable avec leurs responsabilités familiales. Bon nombre de députés ici présents devaient certainement ignorer les mesures existantes pour faire face à cette problématique. En cela, le postulat a eu le mérite de nous éclairer.

Toutefois, il semble que les mesures en place méritent d'être un tant soit peu améliorées, si l'on en croit les propos de la directrice de la Fondation Aux Etangs, fondation qui permet à ces jeunes femmes d'apprendre leur métier de mère, tout en les laissant chercher une formation, un travail. Selon elle, il manquerait des places d'apprentissage pour les femmes avec un enfant. Il faudrait trouver des postes à 50%, quitte à allonger la formation, car à temps complet, c'est juste impossible, voire à les aider à trouver une solution réaliste. Il manque aussi des structures journalières pour accueillir leur-s enfant-s. Peu nombreuses sont les femmes qui ont besoin d'aide, semble-t-il, dans ce canton, heureusement. Raison de plus pour entreprendre des démarches pour les aider. J'en appelle à un peu d'empathie pour ces femmes qui sont dans des situations pour le moins inconfortables. S'il n'est pas judicieux de créer un projet AMIE, à l'instar des Bâlois, vu le peu de demandes, ce n'est pas une raison pour ne pas faire mieux. Quelques mesures supplémentaires doivent être prévues pour améliorer ce qui existe déjà, ceci à moindre coût. Par exemple, pourquoi ne pas interroger la formation professionnelle pour savoir s'il y a moyen d'avoir des formations professionnelles à mi-temps avec une durée de formation plus longue? Pourquoi ne pas investiguer pour savoir combien de places supplémentaires seraient nécessaires dans les structures d'accueil pour ces jeunes mères, voire pour savoir quelles familles seraient prêtes dans ce canton à deve-

¹ Rapport pp. 150ss.

nir familles d'accueil pour la mère et l'enfant? Il y a là des pistes à explorer pour améliorer l'offre.

Je remercie le Conseil d'Etat pour son rapport, tout en vous invitant, M. le Directeur, à entreprendre des démarches pour renforcer encore les chances de ces jeunes mères. Le travail en amont est toujours moins onéreux que l'aide sociale.

Aebischer Susanne (PDC/CVP, LA). Meine Interessenbindung: Ich bin designiertes Vorstandsmitglied von kibesuisse, dem eidgenössischen Verband der ausserfamiliären Kinderbetreuung und geschäftsführende Präsidentin des Vereins Kinderbetreuung See kibelac in Murten. Andererseits beschäftige ich mich beruflich als Coach und Organisationsberaterin.

In meinen Funktionen im Bereich von kibesuisse und kibelac engagiere ich mich für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Die Fraktion der Christlichdemokratischen Volkspartei und der Bürgerlich-Demokratischen Partei nimmt Kenntnis vom Bericht über die Integration von alleinerziehenden Müttern in den Arbeitsmarkt.

Wir stellen fest, dass der Staatsrat es nicht für nötig erachtet, zusätzliche Massnahmen einzuführen. Erlauben Sie mir ein paar Bemerkungen zum Postulat. Es ist in erster Linie wichtig, dass wir das Ziel verfolgen, jungen Müttern ohne Berufsausbildung den Einstieg in den Arbeitsmarkt zu erleichtern und dass sie diese Etappe nicht verpassen, um anschliessend nicht von der Sozialhilfe abhängig zu sein. Das Projekt AMIE zeigt, dass eines der wichtigsten Elemente ist, dass eine gute Koordination besteht zwischen möglichem Arbeitgeber und Ausbildungsplatz. Aber auch das Angebot für eine Kinderbetreuung und eine Begleitung in Form von Coaching oder psychologischer Beratung der Mutter sind wichtig.

Ich bin stolz auf den Kanton Freiburg, dass wir verschiedene Massnahmen haben. Dennoch habe ich einen leisen Verdacht, dass wir Fälle von Müttern haben, die zwischen Stuhl und Bank fallen, weil sie nicht in der OS oder mit 18, 19 Jahren dieses Kind bekommen haben. Wir sehen in den Zahlen, dass wir doch von 45 Müttern ohne Ausbildung sprechen.

Ein weiterer Umstand ist, wie meine Vorednerin Antoinette Badoud gesagt hat, dass wir genügend Betreuungsplätze brauchen, dass wir Arbeits- und Ausbildungsplätze benötigen, die die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ermöglichen, sprich: Teilzeitarbeit, Teilzeitausbildung, eventuell verlängert, usw.

Die Fraktion der Christlichdemokratischen Volkspartei und der Bürgerlich-Demokratischen Partei lädt den Staatsrat ein, die Massnahmen des vielversprechenden Projekts «Zukunft 20–25», das eine Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren anstrebt, zu verbessern. Ich denke, es gibt eine Verbesserungsmöglichkeit, um mit den Akteuren in der familiengänzenden Betreuung im Kanton noch besser zusammenzuarbeiten, und wir wünschen uns, dass eine Mutter ein Ansprechpartner hat, der sie in dieser Situation begleitet, damit sie sich im Arbeitsmarkt ideal integrieren kann.

Mit diesen Bemerkungen habe ich geschlossen.

Schneuwly André (ACG/MLB, SE). Das Mitte-Links-Bündnis dankt dem Staatsrat für den Bericht und kann nachvollziehen, dass es im Kanton Freiburg kein AMIE als Einrichtung/Verein braucht. Trotzdem denken wir, dass der Bericht zu ideal daherkommt.

Was beim Projekt von Basel vor allem gefällt: Das Angebot ist ganzheitlich und gibt den jungen Frauen auf allen Ebenen Sicherheit. Die Frauen erhalten eine gute Basis, während einem Jahr Zeit zu haben, eine Lehrstelle zu suchen. Die jungen Mütter können sich der neuen Situation widmen und sich parallel dazu mit sich selber und mit Erziehungsfragen auseinandersetzen.

Bei uns im Kanton Freiburg gibt es eigentlich nur ein Modell, die Institution «Aux Etangs», die zweisprachig geführt wird. Darum stellen wir uns einige Fragen, die sich decken mit den Personen, die bereits vorher gesprochen haben.

In der Institution «Aux Etangs» hat es vor allem randständige Frauen, die kein Umfeld haben, das sie unterstützen kann. Gibt es in dieser Institution genügend Plätze oder hat es eine Warteliste? Hat die Institution «Aux Etangs» wie in Basel auch genügend Mittel für eine Nachbetreuung, sei es bei der beruflichen Unterstützung oder im erzieherischen Bereich? Die Beistände und das Jugendamt haben vermutlich nicht genügend Zeit, diese Situation zusätzlich zu klären. Wurden beim Bericht auch die Mütter erfasst, die weiterhin bei ihren Eltern wohnen, und in welcher Form erhalten diese Mütter vor allem sozialpädagogische Unterstützung? In Basel wurde das Projekt von Gewerbetreibenden unterstützt. Hat es im Kanton Freiburg genügend Lehrplätze für junge Mütter? Wie sieht die Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden aus? Wer hilft mit, solche besonderen Plätze zu vermitteln? Vermutlich braucht es zeitlich gesehen eine Anpassung, Teilzeitstellen, an die besondere Situation.

Im Bericht wird nebst der Institution «Aux Etangs» noch von der KJS, Kommission für Jugendliche in Schwierigkeiten, und vom Case Management als Unterstützungsmöglichkeiten gesprochen. Haben bei diesen Angeboten auch sozialpädagogische Fragen Platz wie zum Beispiel Suche eines Kitaplatzes, Besprechen von Erziehungsschwierigkeiten etc.? Nebst der beruflichen Ausbildung ist die Rolle als Mutter und Erzieherin zentral. Gibt es genügend Plätze für die Betreuung dieser Kinder? Allgemein stellen wir uns die Frage, ob man im Kanton Freiburg mit den Angeboten den verschiedenen Rollen der jungen Frauen als Mütter, Erzieherinnen und als Lernende genügend gerecht werden kann? Könnte es Sinn machen, ganz konkret, das Angebot der Institution «Aux Etangs» mit ambulanten Angeboten zu erweitern? Ich bin wie Frau Aebischer der Meinung, dass die Frage der Koordination eine sehr zentrale Frage ist. Wer übernimmt die Hauptrolle der Begleitung oder des Coachings dieser Frauen?

Burgener Wooffray Andrea (PS/SP, SC). Au nom du groupe socialiste, je remercie les postulants d'avoir soulevé cette question importante et le Conseil d'Etat pour sa réponse. Le groupe socialiste partage l'avis que le dispositif cantonal

est suffisant pour répondre à la problématique. Non, je me corrige: le dispositif cantonal pourrait être suffisant pour répondre à la problématique des jeunes mères avec leur-s enfant-s.

Mes préopinants nous ont déjà fait part des soucis et des propositions quant aux accompagnements socio-pédagogiques. Les propos que je vais formuler sont plutôt au niveau des structures et des institutions. J'aimerais attirer votre attention, M. le Directeur, sur quelques points qui n'ont pas encore été mentionnés.

Il semble que les conditions sont réunies dans le cadre du projet Avenir 20-25 pour être couronnées de succès, parce que le coaching de ces jeunes mamans est individuel et ciblé sur la problématique de chacune, même si l'on peut être heurté par le fait que celles qui n'ont pas encore une formation doivent faire appel à l'aide sociale ou aux prestations de chômage pour survivre.

Par contre, pour les jeunes femmes qui ont moins de vingt ans et qui n'ont pas encore une solution d'insertion professionnelle, la solution passe – telle que décrite dans le rapport – par la Plate-forme jeunes. Je serais vraiment la dernière à critiquer l'excellent travail que fournit cette plate-forme, mais elle a été conçue uniquement pour orienter les jeunes vers une mesure de transition et elle n'offre pas encore la solution. Donc, la Plate-forme dirige les jeunes vers une solution transitoire existante, comme par exemple un SeMo, ou si la personne n'est pas apte au travail, vers la PréFo. Et c'est ici que le bât blesse. Ces prestations sont clairement destinées à la recherche d'une solution professionnelle, alors que la jeune maman sera tout d'abord préoccupée à trouver une solution pour organiser sa vie de manière stable et acceptable pour elle. Pour ses besoins particuliers, la jeune maman devrait avoir plus de temps et un accompagnement spécifique; ce qui prend du temps. Des conditions qu'un SeMo ou une PréFo ne peut pas ou guère offrir, vu que ces structures sont régies par les conditions de l'assurance-chômage.

Ce dont on a besoin dans ce canton, ce ne sont pas de nouvelles structures, mais des structures flexibles et financées de manière complémentaire à l'assurance-chômage par les pouvoirs publics, idéalement par la formation professionnelle. Pourquoi la loi sur la formation professionnelle? Parce qu'elle a déjà aujourd'hui une base légale suffisante avec son art. 23 pour soutenir les personnes en difficultés majeures, parmi lesquelles se trouvent – nous ne pouvons pas le nier et personne ne va le nier – les jeunes mamans.

Vous le devinez bien, Monsieur le Directeur, que je vous invite, par ces propos, à ouvrir un nouveau dossier. A cette fin, une question sera également déposée prochainement.

Herren-Schick Paul (UDC/SVP, LA). Ich fasse mich kurz. Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei hat vom vorliegenden Bericht Kenntnis genommen. Sie geht mit den Ausführungen des Staatsrates einstimmig einig, dass die im Postulat 2004.12 geforderten Massnahmen durch die vorhandenen Institutionen abgedeckt sind.

Vonlanthen Beat, Directeur de l'économie et de l'emploi. J'aimerais tout d'abord remercier les différents intervenants pour leur prise de position tout à fait importante.

En résumé, je ne vais pas vraiment refaire, relire ou redonner les informations que nous vous avons données dans le rapport. Nous constatons que les situations sont peu nombreuses dans le canton de Fribourg, qu'un système de solution et des institutions existent déjà et qu'il ne faut pas introduire un système sur le modèle AMIE à Fribourg. Cela étant dit, je suis tout à fait d'accord avec les remarques des différents intervenants, selon lesquelles le système peut encore être amélioré.

M^{me} Badoud, vous dites qu'il faut avoir des places d'apprentissage à mi-temps, qu'il faut avoir des structures journalières. Oui, c'est juste, je pense qu'on doit pouvoir réfléchir dans cette direction.

Frau Aebscher, Sie sprechen vor allem die Koordination zwischen den einzelnen Institutionen an. Auch hier gibt es mit Bestimmtheit Verbesserungsmöglichkeiten. Ich glaube, die Idee eines One-Stop-Shops, einer Ansprechinstitution, eines einzelnen Ansprechpartners ist sicher sinnvoll.

Herr Grossrat Schneuwly hat eine ganze Reihe von sehr wichtigen Fragen gestellt und gleichzeitig auch gewisse Pisten aufgezeigt, in welche Richtung man gehen sollte.

La même chose, M^{me} la Députée Burgenre Woeffrey. Je pense que tous les intervenants ont raison de dire qu'il faut encore s'attacher à améliorer la situation. J'ai l'intention de mandater la commission pour l'intégration des jeunes en difficultés, afin qu'elle se penche encore une fois sur cette question, même s'il n'y a pas énormément de cas à Fribourg, même s'il y a quelques éléments de solution qui existent déjà; on peut encore améliorer le système et faire en sorte que ces jeunes femmes puissent faire un apprentissage, puisse faire une formation. C'est quand même extrêmement important. Dernièrement, quand on avait organisé ce débat du FIR concernant la formation professionnelle duale et le chômage des jeunes, on a vu l'importance pour les jeunes d'avoir cette formation et de pouvoir après éviter des problèmes quand ils atteindront l'âge adulte.

Dans ce sens, je vous suis reconnaissant pour vos différentes remarques et je vais faire en sorte de les prendre en considération pour la suite des travaux.

> Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

Elections ordinaires

Résultats des scrutins organisés en cours de séance

2014-GC-201 Un membre de la Commission consultative des transports, en remplacement d'Edgar Schorderet

Bulletins distribués: 79; rentrés: 77; blancs: 6; nul: 0; valables: 71; majorité absolue: 36.

Est élu M. Dominique Zamofing, à Posieux, par 71 voix.

2014-GC-202 Un membre de la Commission consultative des transports, en remplacement de Bruno Fasel

Bulletins distribués: 91; rentrés: 89; blancs: 20; nul: 1; valables: 68; majorité absolue: 35.

Est élue *M^{me} Christa Mutter, à Fribourg*, par 57 voix. Il y a 11 voix éparses.

2015-GC-5 Un membre de la Commission des affaires extérieures, en remplacement de Laurent Dietrich

Bulletins distribués: 90; rentrés: 87; blancs: 12; nul: 1; valables: 74; majorité absolue: 38.

Est élue *M^{me} Madeleine Hayoz, à Cressier*, par 72 voix. Il y a 2 voix éparses.

2014-GC-203 Un membre de la délégation fribourgeoise à la CIP «Détection pénale», en remplacement de Bruno Fasel

Bulletins distribués: 93; rentrés: 91; blancs: 7; nul: 0; valables: 84; majorité absolue: 43.

Est élue *M^{me} Bernadette Mäder-Brülhart, à Schmitten*, par 81 voix. Il y a 3 voix éparses.

—

Clôture de session

—

- La séance est levée à 10 h 55.

Le Président:

David BONNY

Les Secrétaires:

Mireille HAYOZ, secrétaire générale

Samuel JODRY, secrétaire parlementaire

—