

de vous dire que la majorité, si ce n'est pas la totalité, va conclure en disant que ce n'est pas à elles de payer cette indemnité! Mais enfin, je crois qu'aujourd'hui, il ne faut pas se renvoyer la balle les uns les autres, il faut vraiment trouver une solution. A cet effet, permettez-moi de rappeler quelques éléments importants.

L'Etat de Fribourg, le Conseil d'Etat est tout à fait d'accord de mettre le terrain à disposition et, s'il ne l'a pas, de le financer. Il est prêt aussi à financer les infrastructures pour la réalisation d'une ou de deux places d'accueil dans le canton de Fribourg. Il est prêt aussi à assumer le fonctionnement et l'entretien de ces places d'accueil. Maintenant, il suffit de trouver une place. Mesdames et Messieurs les Député-e-s, je m'adresse à vous, à l'ensemble des députés, en particulier les motionnaires, si vous avez une place aujourd'hui et vous venez me dire où elle se trouve, dans quelle commune que vous êtes parvenus à convaincre, je suis preneur. Et je me déplace aujourd'hui dans la commune concernée pour signer un contrat!

Mais trêve de plaisanteries, il faut savoir que la loi cantonale, la LATeC dit ceci : «Si les communes ne trouvent pas de solution, le Conseil d'Etat, en vertu de l'article 25ss de la LATeC, peut établir un PAC [plan d'affectation cantonal]». Elle peut le faire. Elle l'a fait pour d'autres choses, notamment pour la SAIDEF, pour les zones alluviales ou pour d'autres choses qui ne me viennent pas à l'esprit maintenant. Mais il faut savoir que cela créera, comme cela a été dit ce matin, une levée de boucliers. Vous me direz: «Mais comment faire pour réussir?» Eh bien, moi, je crois que pour réussir il faut vraiment aller dans le sens de ce qu'une députée a dit ce matin, c'est-à-dire d'organiser une table ronde; ce qui avait déjà «été fait» à l'époque par cette commission des gens du voyage. Quand je dis «une table ronde», cela veut dire c'est une discussion entre moi-même ou d'une délégation du Conseil d'Etat et l'Association des communes fribourgeoises pour vraiment convaincre une ou deux communes d'accepter. Parce que le fait de dire qu'il n'y a personne qui veut les accepter a des conséquences sur l'ensemble des communes fribourgeoises. A cet effet, on peut comprendre qu'une commune qui accepterait demande une indemnité. Or, on bute aujourd'hui, je dis «peut-être», sur une indemnité. Est-ce juste qu'on donne une indemnité à une commune ou pas? On pourra en discuter longtemps... En tout état de cause, mettons-nous autour de la table, mettons-nous ensemble pour réussir cette opération, que cette motion soit urgente ou non! Lorsque nous mettrons à l'enquête l'emplacement, il faut bien admettre qu'avec le droit de recours des tiers, la procédure va durer un certain temps et je vous dis très clairement au minimum une année à deux ans dès que nous aurons trouvé l'emplacement parce que, automatiquement, il y aura des oppositions. Mais c'est un challenge que nous devons relever. Je vous dis clairement que je ne pourrai pas le relever seul. J'ai besoin de vous, j'ai besoin de l'Association des communes pour relever ce défi. J'espère et je suis convaincu que vous m'avez entendu et je vous remercie de votre attention.

– Au vote, la prise en considération de l'urgence de cette motion est acceptée par 87 voix contre 6; il y a 1 abstention.

*Ont voté oui:*

Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Andrey (GR, PDC/CVP), Bachmann (BR, PLR/FDP), Badoud (GR, PLR/FDP), Bapst (SE, PDC/CVP), Berset (SC, PS/SP), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Bourgknecht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Buchmann (GL, PDC/CVP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Corminbœuf (BR, PS/SP), de Roche (LA, ACG/MLB), Décaillet (FV, UDC/SVP), Dorand (FV, PDC/CVP), Duc (BR, ACG/MLB), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel (SE, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Fürst (LA, PS/SP), Ganioz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Gendre (SC, PS/SP), Girard (GR, PS/SP), Glardon (BR, PDC/CVP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Haenni (BR, PLR/FDP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Jelk (FV, PS/SP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud (GR, PDC/CVP), Morel (GL, PS/SP), Nussbaumer (FV, PS/SP), Page (GL, UDC/SVP), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Repond (GR, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Ridoré (SC, PS/SP), Rime (GR, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet E. (SC, PDC/CVP), Schuway J. (GR, PDC/CVP), Schuway R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfel-H (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, ACG/MLB), Studer T. (LA, PDC/CVP), Suter (SC, ACG/MLB), Thalman-B (LA, UDC/SVP), Thürler (GR, PLR/FDP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Weber-G M. (SE, ACG/MLB), Wicht (SC, PLR/FDP), Zadory (BR, UDC/SVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). Total: 87.

*Ont voté non:*

Ackermann (SC, PDC/CVP), Cotting (SC, PLR/FDP), Crausaz (SC, PDC/CVP), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Morand (GR, PLR/FDP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP). Total: 6.

*S'est abstenu:*

Romanens A. (VE, PS/SP). Total: 1.

## Rapport N° 49 sur le postulat N° 286.05 André Schoenenweid/André Magnin (libérons le campus de Pérolles de toute circulation automobile)<sup>1</sup>

### Discussion

**Schoenenweid André (PDC/CVP, FV).** C'est avec intérêt que j'ai pris connaissance de ce rapport et je ne vous cache ma réelle déception à la lecture des conclusions du Conseil d'Etat. La situation a été catastrophique pendant trop longtemps et elle est souvent critiquée car le conflit des flux routiers et des piétons était programmé d'avance. Comment peut-on imaginer que cette pénétrante importante de la ville, liaison essentielle avec Marly et le plateau du Mouret, avec plus de

<sup>1</sup> Texte du rapport pp. 454.

20 000 véhicules/jour, puisse être barrée par un passage à piétons oblique, situé entre les deux bâtiments principaux sans engendrer des blocages importants de la circulation aux heures de point en particulier et cela malgré le réglage par des feux? La situation s'est quelque peu améliorée avec l'application de nouvelles mesures de réglage aux effets cependant limités. La situation générale peut être qualifiée d'insatisfaisante. Le Conseil d'Etat indique que seule une vision globale pourra améliorer la situation. Mais cette vision globale de l'aménagement de ce plateau et campus universitaire de Péroilles devait se faire bien avant, lors de l'élaboration du plan d'aménagement de cette zone dans les années nonante et cela sous la responsabilité bien sûr de l'Etat, maître de l'ouvrage.

On peut affirmer que l'Etat a raté totalement cette vision. Que de regrets actuels pour les utilisateurs journaliers, comme les habitants et automobilistes de Marly et du plateau du Mouret, et bien sûr aussi les étudiants qui subissent tant de contraintes! Cet échec devra être retenu comme leçon dans les futurs projets d'aménagement importants que l'Etat peut mettre encore en place.

Le rapport a aussi tendance à faire endosser les futures améliorations possibles à la CUTAF et à la ville de Fribourg, bien que l'Etat soit seul responsable car maître d'ouvrage de l'aménagement du plateau universitaire de Péroilles. Je ne peux que regretter que la ville soit tenue comme en partie responsable de cet échec.

La planification prévisionnelle de l'agglomération de Fribourg annonce une augmentation de plus de 20 000 habitants pour 2015–2020. Et cette route, comme d'autres routes, va être mise à contribution et touchée également par cette augmentation de la population et aussi de futurs utilisateurs automobilistes ou étudiants. La mobilité est donc une nécessité économique et vitale pour les futurs et actuels habitants. Par exemple, les accès à la salle de spectacles ou au Centre sportif d'Agy qui se développe, sont primordiaux et vont certainement amener des flux supplémentaires de véhicules. Comme les études vont se poursuivre, selon le rapport du Conseil d'Etat, les objectifs visés par le postulat gardent toute leur valeur, soit la réalisation d'un passage à piétons différent, c'est-à-dire avec une passerelle à intégrer dans le concept immobilier entre les deux bâtiments ou un passage souterrain afin de libérer un passage soit pour les piétons, soit pour les véhicules. Il est à relever que la liaison Marly–Matran, qui devient aussi urgente et prioritaire, est à réaliser dans ce concept.

Avec ces quelques considérations, je prie le Conseil d'Etat de continuer à mettre en place tout mesure propice telle que signalée, en particulier cette passerelle, afin d'améliorer la situation actuelle, jugée à mes yeux encore peu satisfaisante.

**Dorand Jean-Pierre (PDC/CVP, FV).** Le groupe démocrate-chrétien prend connaissance du rapport du Conseil d'Etat sans enthousiasme et même avec de l'insatisfaction et de la déception.

Le Conseil d'Etat affirme que: «La situation est difficile mais pas catastrophique». Cette affirmation nous apparaît insatisfaisante. Nous devons constater que l'occasion a été manquée de créer une conception du

trafic sur cette portion du plateau de Péroilles en relation avec la construction d'écoles et d'instituts. Il est maintenant difficile d'obtenir une amélioration de la situation et il est quasi impossible d'établir une alternative valable. Il y a peu de perspectives d'avenir, même si le Conseil d'Etat nous transmet des paroles temporisatrices et rassurantes: un possible giratoire, une piste de bus ou la future route de Matran à Marly. Cette situation nous semble symptomatique d'une situation d'ensemble du trafic dans le canton. Il est de plus en plus difficile de trouver des solutions innovatrices qui respectent les intérêts de tous les utilisateurs de l'espace public et ceux du développement durable. Il faudra donc absolument fixer des priorités.

**Raemy Hugo (PS/SP, LA).** Bei der Lektüre des Berichtes Nr. 49 traf ich auf viele bekannte Wörter, wie zum Beispiel «Autoverkehr», «Fussgänger», «Fussstreifen», «Fussgängerstreifen», «Lichtsignale» oder mir auch etwas weniger geläufige Ausdrücke wie «dynamische Verkehrsmodellierung» oder «Denivellierung». Ausführlich werden zweifellos wichtige Überlegungen und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung der Péroilles-Ebene dargestellt.

Leider wird eine der effizientesten Massnahmen, nämlich die Förderung des Veloverkehrs, völlig vergessen. Vergeblich sucht man in dem Bericht die Wörter «Velo» oder «Fahrrad». Sie kommen nicht ein einziges Mal vor. Das löst bei mir als überzeugter Velofahrer grosses Erstaunen aus. Die Postulanten André Schoenenweid und André Magnin verlangten vom Staatsrat eine grundsätzliche Überlegung.

Erlauben Sie mir deshalb diesbezüglich einige Ergänzungen, speziell auf den Veloverkehr: Täglich schleusen sich 20 000 Fahrzeuge durchs Péroilles und beeinträchtigen die Mobilität, die Lebensqualität und das Gewerbe. Diese 20 000 Fahrzeuge entsprechen etwa einer 100 Kilometer langen Kolonne von Marly nach Château-d'Ex und zurück. Stellen Sie sich einmal vor, nur die Hälfte dieser Automobilistinnen und Automobilisten würden sich für das Velo entscheiden. Das ist auch Umweltschutz, Herr Fasel. Man kann den Kilometer schon fahren, aber mit «Humanpower» und dies ist erst noch besser für die Gesundheit.

70% dieser 20'000 Fahrzeuge sind Quell- oder Zielverkehr von Marly oder Freiburg. Der Veloanteil beträgt bei den Pendlern auf dieser Strecke nur magere 1,7%. Vergleichbare Regionen in der Schweiz kommen auf bis zu 25%. Warum ist der Veloanteil so tief? Das Verkehrsaufkommen wird als störend, gefährlich und gar bedrohlich empfunden. Der Verkehr ist häufig aggressiv, was Velofahrer wegen Kreiseln und riskanten Überholmanövern hautnah mitbekommen. Über die Hälfte der Autos auf Marlys Hauptachse fahren zu schnell und es fehlen sichere und attraktive Veloinfrastrukturen; die Strasse ist gespickt mit tückischen Stellen. Die Strasse Marly-Freiburg ist ein Paradebeispiel für das statistische Velopotential: 30% der Autofahrten sind kürzer als 3 Kilometer, 50% sind kürzer als 5 Kilometer. Im städtischen Gebiet ist das Velo auf Strecken bis 5 Kilometer das effizienteste Verkehrsmittel.

Die Strasse Marly-Freiburg ist aber auch ein Paradebeispiel für vernachlässigtes Velopotential: Der Kanton

sieht in Marly seit langem Velowege vor, spricht aber im Agglomerationsprogramm von einem Zeithorizont nach 2019. Das befremdet. Wertvolle Steuerfranken in sichere Velowege und den Ausbau des öV-Angebotes zu investieren, würde bereits einen Grossteil des Verkehrsproblems auf der Pérolles-Ebene lösen.

Abschliessend unterstütze ich, wie auch die SP-Fraktion, die Forderung des Staatsrates, die laufenden Studien, auch die Studie für die Verbindung Marly–Matran, abzuwarten, bevor kostspielige Arbeiten in die Wege geleitet werden. Aber auch das effizienteste Verkehrsmittel im Nahbereich, das Velo, und der öV müssen unbedingt in die Überlegungen miteinbezogen werden. (Der Veloverkehr braucht auf dem ganzen Kantonsgebiet neue Impulse und Investitionen. Ein Postulat in diese Richtung habe ich mir vorgenommen. Das Geld muss auch nach dem steuerpolitischen Kahlschlag vom letzten Mittwoch noch vorhanden sein.) Mit diesen Bemerkungen nimmt die SP-Fraktion Kenntnis vom Bericht Nr. 49.

**Décaillet Pierre** (*UDC/SVP, FV*). Le groupe de l'Union démocratique du centre a pris connaissance du rapport sur le postulat de MM. André Schoenenweid et André Magnin «Libérons le campus universitaire de Pérolles de toute circulation automobile».

Dans ce qui pourrait être entrepris pour améliorer la fluidité du trafic, nous avons pris note de l'aménagement d'un couloir bus continu depuis le pont de Pérolles à l'approche du giratoire de la Pisciculture selon la mesure N° 8 de la CUTAF. Mais ce projet pose des problèmes d'expropriation de terrains pour diminuer la largeur des trottoirs et l'Etat devra prendre des mesures pour réduire les nuisances sonores pour des habitations du chemin St-Marc.

Le Grand Conseil a voté, en mars 2006, un crédit d'engagement pour les études de la réalisation de la liaison Marly–Matran pour soulager l'axe Marly–Pérolles. Le Conseil d'Etat souhaite toutefois attendre les résultats des études prévues pour cette année au sujet de la liaison Marly–Matran avant d'entreprendre des travaux coûteux qui seraient en décalage avec ce projet. Il serait intéressant que M. le Commissaire du gouvernement nous indique où en est à ce jour l'étude pour la réalisation Marly–Matran et à quelle date cette étude sera publiée? D'autre part, en ce qui concerne la construction d'un giratoire au carrefour route de la Fonderie – route Wilhelm-Kaiser, qui fait partie d'une des mesures de la CUTAF, la ville de Fribourg a prévu dans son plan financier cet aménagement pour l'année prochaine. Toutefois, est-ce que le retard qui surviendra suite au gel des travaux de la nouvelle Ecole des métiers conformément à la décision récente du Tribunal fédéral aura une incidence sur le début des travaux pour la construction de ce giratoire envisagé au carrefour Fonderie–Wilhelm-Kaiser? Est-ce que la date du début des travaux pour ce giratoire est connue à ce jour?

Il y a deux jours, mercredi passé, je suis allé voir le chantier de la nouvelle Ecole des métiers et j'ai constaté qu'il n'y avait plus que 5 à 6 ouvriers occupés à des rangements en vue de la fermeture prochaine de ce chantier. Le chef de chantier m'a indiqué que d'ici quelques jours tous les travaux de construction seraient interrompus pour une période plus ou moins

longue pouvant aller de six mois à une année. Les trois immenses grues seront probablement démontées et transportées ailleurs afin d'éviter des coûts exorbitants pour la location de ces trois grues qui ne fonctionneront plus certainement durant plusieurs mois. Toujours selon le chef de chantier, il faudra probablement s'attendre à l'obligation de démolir une partie de ce qui a déjà été construit pour la ventilation dans des locaux techniques situés dans les sous-sols, démolition prévue sur une distance de 6 à 9,5 mètres, le long de la route de la Fonderie, du côté de la fabrique Chocolats Villars! A la suite de ces propos alarmistes, je me permets de demander à M. le Commissaire du Gouvernement s'il peut les confirmer ou les infirmer et quelle serait l'ampleur d'un éventuel dépassement de crédits pour la construction de cette nouvelle Ecole des métiers.

En conclusion, la circulation sur le plateau de Pérolles restant difficile, une solution avantageuse et rapide serait de construire une passerelle en bois et de supprimer la traversée piétonne régulée devant l'Uni Pérolles II. Pour les personnes et les handicapés qui n'emprunteraient pas cette passerelle en bois, il serait toujours possible, quelques mètres plus loin, de traverser la route sur le passage à piétons situé à l'arrêt de bus du giratoire des Charmettes. Mais, à la suite de cette proposition, on va peut-être me répondre: «Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué?»

Avec ces considérations, le groupe de l'Union démocratique du centre prend acte de ce rapport tout en espérant que ces problèmes de circulation seront résolus le plus vite possible.

**Kolly René** (*PLR/FDP, SC*). Le groupe libéral-radical a parcouru ce rapport avec attention. Nous constatons aussi que la traversée piétonne régulée assurant la liaison entre les différents équipements universitaires a démontré des effets de refoulement de trafic sur l'axe principal avec des queues allant jusqu'à Marly durant les périodes de pointe et des phénomènes d'autoblocage du giratoire des Charmettes. Une expertise confirme encore que l'usage du passage à piétons régulée péjore le fonctionnement de la circulation du secteur déjà problématique. Dans la synthèse des mesures d'amélioration éventuelles, on peut lire qu'aucune d'entre elles ne permet avec un coût raisonnable d'améliorer considérablement le fonctionnement de la traversée piétonne régulée du plateau de Pérolles puisque celle-ci fonctionne convenablement depuis l'adaptation des paramètres de régulation des feux. C'est vrai que depuis les modifications des paramètres de régulation, la circulation s'est quelque peu améliorée. N'empêche que la situation n'est pas satisfaisante et reste problématique pour les usagers de ce secteur.

Selon une première étude, seule une vision globale du secteur pourrait améliorer la situation... J'en passe, cela a déjà été évoqué, c'est-à-dire les différents aménagements prévus dans les avant-projets de la CUTAF ainsi que la réalisation de la liaison Marly–Matran. Une nouvelle étude Transitec, plus détaillée, a été effectuée en 2006. Au moins cinq scénarios de simulation ont été retenus pour conclure: «Quels que soient les scénarios, des problèmes récurrents d'écoulement du trafic sont identifiés dans le secteur du plateau de Pérolles à l'heure de pointe». Encore: «Les perturba-

tions de circulation durant cette période sont dues au volume de trafic très élevé sollicitant le plateau de Pérolles». Quelle étude pour cette trouvaille!... Et ainsi proposer des mesures qui pourraient être entreprises, les mêmes bien sûr: couloir bus, nouveau giratoire, liaison Marly–Matran!

Alors, voilà. Des expertises, des études, plein de scénarios de simulation pour reconclure que: «Seule une vision globale peut améliorer la situation». Même si cette honorable vision a un intérêt à long terme, à court terme on peut l'oublier! Ces problèmes de trafic piétons-automobilistes existent depuis l'ouverture du nouveau campus; ils vont s'aggraver avec la construction du nouveau bâtiment de l'École des métiers.

Si, un jour, l'autorisation vient, des solutions doivent être trouvées pour améliorer le trafic dans ce secteur; la sécurité des uns et des autres est menacée. La construction d'une passerelle aérienne, comme cela a déjà été évoqué, sur la route ou entre les bâtiments, pourrait être une bonne solution. Cette alternative a déjà été proposée par le Grand Conseil lors de l'acceptation du postulat. Sa réalisation aurait permis d'améliorer la situation. Alors gageons que l'un des postulants, devenu ingénieur cantonal, saura trouver les meilleures réponses aux problèmes qu'il partage avec nous les usagers de ce charmant secteur du plateau de Pérolles.

Avec ces quelques remarques, le groupe libéral-radical prend acte de ce rapport.

**Rey Benoît** (*AGC/MLB, FV*). Le campus du plateau de Pérolles est un très grand projet de la ville de Fribourg, un très grand projet de l'agglomération fribourgeoise et un très grand projet du canton de Fribourg, étant donné qu'il vise à créer dans l'agglomération un pôle d'excellence au niveau de la formation, de la formation de niveau secondaire, tertiaire, universitaire. Ce pôle d'excellence au niveau de la formation comprend nombre de techniciens, nombre de personnes dont le métier est d'anticiper, nombre de personnes qui auraient pu avoir la possibilité de développer des concepts futuristes si la question leur avait été posée au bon moment. Le rapport qui nous est soumis aujourd'hui fait le constat que, actuellement en l'état, on a la possibilité d'améliorer un certain nombre de choses mais qu'il est un peu trop tard pour imaginer une solution qui eut été complètement différente en laissant à ce campus une possibilité totale de mobilité par rapport aux utilisateurs, piétons j'entends bien! Le groupe Alliance centre gauche ne peut que regretter ce manque d'anticipation, ce manque de vision sur un lieu qui se veut être un lieu de développement, un lieu futuriste. Alors le rapport nous propose un certain nombre de mesures. Evidemment, on peut améliorer l'organisation de la circulation, des feux, etc. et on peut diminuer un certain nombre d'inconvénients. Nous nous en réjouissons si c'est possible mais ce ne sera toujours que des palliatifs à une solution qui restera insatisfaisante. Aussi, je crois qu'il ne serait pas inintéressant d'utiliser les compétences de tous les étudiants sur ce campus pour essayer de voir si, malgré le fait que l'anticipation n'a pas été faite, on peut dans un lointain futur imaginer une solution plus positive.

Concrètement, par rapport à la situation actuelle, le groupe Alliance centre gauche relève le fait qu'il est

absolument indispensable de prévoir un renforcement de la mobilité des transports publics, à savoir une ligne de trolley entièrement en site propre. Le groupe rejoint les préoccupations qui ont été émises par le collègue Raemy en ce qui concerne l'absence et le manque de concept de la mobilité des deux-roues, essentiellement des vélos, et insiste sur le fait qu'une des solutions, à savoir les parkings d'échange, devrait diminuer le trafic automobile sur cette région. Il faudra peut-être dimensionner ces parkings d'échange plus grands que prévu, et surtout, au début de la ligne 1 et non pas à l'entrée de la ville de Fribourg, à savoir tout au bout de la commune de Marly.

C'est avec ces considérations que nous prenons acte de ce rapport.

**Schorderet Edgar** (*PDC/CVP, SC*). Les infrastructures de transport doivent répondre à la demande en mobilité, qu'on le veuille ou non. Or, celle-ci augmente continuellement et l'évolution démographique des dix à quinze prochaines années ne va pas simplifier la situation. C'est pourquoi la qualification de «difficile» aujourd'hui, qui est attribuée à la circulation sur le plateau de Pérolles par le Conseil d'Etat, deviendra très rapidement catastrophique, on l'a entendu tout à l'heure. Quand on sait le temps qu'il faut pour adapter, modifier ou construire de nouvelles infrastructures, il est déterminant de penser aujourd'hui aux problèmes de demain. Reconnaissons que l'aménagement du plateau de Pérolles n'est pas idéal. Une route qui scinde en deux ce haut lieu de la formation du canton constitue aujourd'hui, à mes yeux et aux vôtres – j'en suis persuadé, je l'ai entendu aujourd'hui – un échec flagrant de planification faisant suite à un manque de vision!

Aujourd'hui, il est difficile de modifier cette situation. Certes, une passerelle piétonne ou un passage inférieur contribuerait à une certaine amélioration. Mais une vraie solution existe pour corriger cette erreur du passé: créer un espace étudiant homogène, ce pôle d'excellence dont on a parlé tout à l'heure, sur le plateau de Pérolles, améliorer également la circulation des transports publics entre Marly et Fribourg en site propre, y compris une piste cyclable, selon la proposition du député Raemy. C'est une solution et cette solution s'appelle «route de liaison entre Marly et Matran.» J'insiste, cela a déjà été dit, j'enfonçai le clou, je le sais, mais pour moi, c'est extrêmement important! Cette solution délésterait fortement l'axe actuel et apporterait une solution formidable pour la mobilité des gens du plateau du Mouret, de la Haute Singine et de Marly.

C'est pourquoi je demande au Conseil d'Etat de faire diligence dans le traitement de ce dossier et de tenir compte dans l'étude de faisabilité en cours du potentiel d'amélioration important que cette route de liaison apportera à la situation sur le plateau de Pérolles. C'est très important qu'on tienne compte de cet élément-là dans l'étude de faisabilité.

**Godel Georges, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.** J'avais l'intention de refaire l'histoire avec toutes les études qui

ont été réalisées. Je crois qu'il y a suffisamment de députés qui l'ont faite, donc je m'abstiendrai et je me contenterai de répondre à certaines questions ou certaines critiques, notamment celles du postulant, M. le Député Schoenenweid. Je comprends qu'il y a une certaine déception, mais ce n'est pas en rejetant la balle les uns sur les autres, en se renvoyant la balle que l'on va régler des problèmes. Permettez-moi de dire ici que lorsqu'on aménage ou que l'on fait un plan d'aménagement ou un PAD, la responsabilité n'est pas en tant que telle à l'Etat, mais appartient à la commune. Mais encore une fois, je ne vais pas renvoyer la balle à la commune. Je crois que c'est d'un commun accord qu'on doit trouver des solutions parce que si on dit toujours: «ce n'est pas nous, c'est l'autre» on ne règle pas les problèmes. Il faut l'admettre, et lorsque M. le Député Benoît Rey parle d'anticipation, c'est vrai qu'il faut avoir un pouvoir d'anticipation pour résoudre les problèmes avant qu'ils soient créés. A cet effet, permettez-moi de dire qu'avec le projet de la Poya nous allons peut-être rencontrer le même problème sur le site de Saint-Léonard où il y était, au départ, prévue une passerelle par-dessus ou par-dessous. J'ai constaté qu'il n'y avait plus rien. En discussion avec la commune de Fribourg, nous avons décidé, nous avons trouvé en tout cas un préaccord pour réintroduire cette possibilité pour éviter que nous rencontrions les mêmes problèmes à l'avenir. Je crois que cela méritait d'être dit. Anticiper, oui! mais cela ne sert à rien de refaire l'histoire; il faut en tirer les conclusions positives!

Maintenant, quant aux questions concrètes de M. le Député Décaillet. Il a fait l'histoire de l'Ecole des métiers, je ne vais pas la refaire parce que ce n'est pas lieu et pas l'objet des discussions. Par rapport aux informations que vous avez du chef de chantier? Je n'ai pas eu l'occasion de m'entretenir avec lui. Par contre, j'ai eu cette semaine une séance avec les propriétaires, respectivement les opposants à cette Ecole des métiers. Je peux vous dire que nous avons eu une séance constructive. Nous aurons l'occasion dans très peu de temps d'en recauser puisque, après cette séance constructive, plusieurs propositions ont été faites et je suis persuadé que nous allons trouver une solution le plus vite possible pour éviter, bien entendu, d'avoir des frais énormes par rapport à cet arrêt de chantier qui est ordonné par l'arrêt du Tribunal fédéral. Je crois que je ne vais pas en dire plus pour l'instant.

Maintenant, on dit aussi qu'il faut absolument régler les problèmes du plateau de Pérolles en prenant en considération le crédit d'études qui a été voté par le Grand Conseil en 2006 pour la liaison Marly-Posieux. A cet effet, cela figurait dans le décret, il fallait tout d'abord réaliser une étude d'opportunité. Cette étude d'opportunité est en cours. Nous avons constitué un comité de pilotage que j'ai le plaisir de présider. Ce que je peux vous dire et ainsi répondre concrètement à la question, c'est que l'étude sera connue cet automne. Mais j'aimerais aussi insister sur les problèmes routiers, précisément les problèmes de dépassements de crédits sur lesquels j'aurai l'occasion de m'expliquer à la conférence de presse du 14 avril. A la suite de cette conférence de presse, j'indiquerai aussi les mesures qui sont prises pour éviter de nouveaux problèmes. Pour moi, les priorités sont bien sûr l'achèvement de

la H189 avec un crédit additionnel que je viendrai vous présenter, mais seulement quand j'aurai une réponse de l'Office fédéral des routes, bien entendu. Malheureusement, je ne l'ai pas aujourd'hui. Ensuite, pour moi, les priorités sont le démarrage des travaux du pont de la Poya avec les risques que cela comporte par rapport à ce qui s'est passé à Bulle. Nous devons tout mettre en œuvre pour éviter de nouveaux problèmes. Pour le reste, il faudra aussi tirer les conséquences ou les conclusions de l'audit pour mettre à plat le travail du SPC, le travail des planificateurs. Cela signifie en clair que je ne vais pas vous promettre aujourd'hui que pour Marly-Posieux les études vont démarrer demain pour construire en 2012. Je précise à cet effet que dans le programme d'agglomération, ce projet est inscrit pour obtenir des contributions fédérales. Mais je précise qu'en fonction des études qui n'ont pas commencé, ce projet est en classe C. Cela veut dire qu'il est programmé pour 2020. Cela ne signifie pas qu'il sera fait en 2020. Il pourra être avancé en fonction des études qui vont se dérouler. Si je vous le dis, c'est bien pour vous démontrer qu'on ne peut pas tout faire en même temps; tout l'un après l'autre!

En conclusion, permettez-moi de dire que, comme vous l'avez fait d'ailleurs, le Conseil d'Etat constate que la circulation sur le plateau de Pérolles est difficile, tout le monde en convient, mais n'est pas catastrophique. J'aimerais cependant aussi dire que la situation qui se vit sur le plateau de Pérolles se vit à toutes les entrées, respectivement toutes les sorties de la ville. J'ai l'habitude de sortir par Saint-Léonard pour prendre l'autoroute. Eh bien, on vit la même problématique! C'est une situation que nous pouvons améliorer avec le projet de l'agglomération, notamment avec le pont de la Poya mais en l'état la situation est telle. Il y aura peut-être des améliorations qui pourront être apportées grâce à ce qui est mentionné au point 5 du rapport. Là je peux encore répondre à M. le Député Décaillet, les travaux pour la construction du giratoire au carrefour de la Fonderie sont programmés en 2009. En clair, ce giratoire sera programmé après la fin de la construction de l'Ecole des métiers.

Je vous remercie de prendre acte de ce rapport.

– Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

## **Motion N° 163.06 Jean-Pierre Galley/Jean-Pierre Thürler**

**(loi d'application de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage – parcs naturels)<sup>1</sup>**

*Prise en considération*

**Thürler Jean-Pierre (PLR/FDP, GR).** En préambule, je tiens à remercier le Conseil d'Etat pour la prise en considération de la motion concernant la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage, pour la création et l'exploitation de parcs

<sup>1</sup> Déposée et développée le 2 novembre 2006 BGC p. 2749; réponse du Conseil d'Etat in BGC avril 2008 p. 519.