

Troisième séance, jeudi 8 septembre 2016

Présidence de M. Benoît Rey, président

SOMMAIRE: Communications. – Assermentation. – Projet de loi 2015-CE-127: modification de la loi sur l'information et l'accès aux documents (adaptation à la Convention d'Aarhus); renvoi en commission. – Motion 2016-GC-3 Simon Bischof: modification de la loi sur les communes (art. 27); prise en considération. – Projet de décret 2016-DAEC-109: octroi d'un crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain de cinq routes de contournement; entrée en matière, 1^{re} et 2^e lectures; vote final. – Projet de décret 2016-DAEC-101: octroi d'un crédit d'engagement pour la réalisation du projet Tiguelet permettant la suppression du passage à niveau de Givisiez; entrée en matière, 1^{re} et 2^e lectures; vote final. – Motion 2016-GC-10 Pierre-Alain Clément: loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (permis de construire); retrait.

La séance est ouverte à 8h30.

Présence de 102 députés; absents: 8.

Sont absents avec justifications: M^{me} et MM. Didier Castella, Jean-Pierre Doutaz, Pascal Grivet, Erika Schnyder et Dominique Zamponfing.

Sans justification: M. et M^{mes} Andrea Burgener Woeffray, Eric Collomb et Antoinette de Weck.

MM. et M^{me} Anne-Claude Demierre, Georges Godel, Erwin Jutzet, Jean-Pierre Siggen et Beat Vonlanthen, conseillère et conseillers d'Etat, sont excusés.

Communications

Le Président. En séance du 26 août 2016, le Bureau du Grand Conseil a attribué deux affaires à deux commissions. Dans sa séance de ce matin, le Bureau a encore attribué huit affaires à diverses commissions. Parmi ces commissions, deux ont été nommées par anticipation, à la demande du Conseil d'Etat, afin de pouvoir traiter ces affaires avant la fin de la législature. Je vous rappelle toutefois qu'il ne nous reste que deux sessions et la session de novembre est déjà occupée, pour moitié du moins, par le budget. En d'autres termes, il n'est pas sûr que toutes ces commissions aient le temps de finir leur travail et que nous puissions traiter tous ces objets encore au cours de cette législature. Je tenais à le dire parce que nous sommes un peu sous pression pourachever tout ce travail et à l'impossible nul n'est tenu. Et, il faudra quand même laisser quelque chose pour nos successeurs.

Assermentation

Assermentation de M^{me} et MM. Joseph Geinoz, Jean-Bernard Jaquet, Claude-Alain Bürgy, Mélanie Robyr Jaques, Christian Deillon, Sébastien Jaquier et Jacques Terrapon, élus par le Grand Conseil à différentes fonctions judiciaires lors de la session de septembre 2016.

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

Le Président. Madame, Messieurs, vous venez d'être asservementés pour votre nouvelle fonction. Au nom du Grand Conseil, je vous félicite pour votre élection et vous souhaitez beaucoup de satisfaction dans l'exercice de la fonction qui est désormais la vôtre. (Applaudissements)

Projet de loi 2015-CE-127 Modification de la loi sur l'information et l'accès aux documents (adaptation à la Convention d'Aarhus)¹

Rapporteur: Jacques Vial (PDC/CVP, SC).

Commissaire: Marie Garnier, Directrice des institutions, de l'agriculture et des forêts.

Renvoi en commission

Le Président. Je suis saisi d'une demande de renvoi de ce projet à la commission. Cette demande a été discutée avec M^{me} la Commissaire du Gouvernement et, pour éviter de faire tout le débat d'entrée en matière, je vous propose de passer directement à la lecture de la proposition de renvoi. Ensuite, je donnerai la parole à M^{me} la Commissaire qui se déterminera. Puis, je soumettrai l'objet au Grand Conseil pour savoir si celui-ci accepte ce renvoi à la commission.

¹ Message et préavis pp. 2138ss.

Losey Michel (PLR/FDP, BR). Je déclare mon lien d'intérêts dans ce dossier: je suis membre du conseil d'administration du Groupe E SA, qui est impacté par cette modification de loi proposée.

Pourquoi cette demande de renvoi à la commission? C'est que la portée des modifications qui sont proposées va au-delà d'un simple toilettage. Il s'agit d'adapter notre loi cantonale sur l'information au droit fédéral et international, tout en veillant aux intérêts commerciaux des entreprises fribourgeoises qui risquent d'être touchées par ces propositions.

Certains éléments nouveaux de dernière minute permettent de croire qu'en adoptant la loi telle qu'elle nous est soumise, la situation pourrait être problématique pour plusieurs sociétés fribourgeoises d'envergure. Il est important, à mes yeux, de pouvoir analyser ces nouveaux éléments dans le cadre de la commission, de manière sereine et posée, et de revenir devant le plenum à la prochaine session, entre le 4 et le 7 octobre prochain.

Pour ces différentes raisons et pour éviter un débat large et difficile, je demande au Grand Conseil de soutenir ce renvoi.

La Commissaire. J'ai reçu, il y a moins d'une heure, un amendement concernant les personnes privées, dont le Groupe E. Il est important d'avoir une modification de loi qui soit cohérente. Cette loi est relativement complexe au point de vue juridique. M^{me} la Déléguée à la transparence est à Amsterdam. La commission a fait du bon travail. Le Groupe E devra de toute façon appliquer la Convention d'Aarhus. Reste à savoir comment? La version actuelle, à mon sens, garantit tout à fait le secret d'affaire et la protection des données. Mais en renvoyant à la commission, nous trouverons la meilleure façon de formuler et d'appliquer de manière cohérente et pragmatique la Convention d'Aarhus.

Je renonce donc à l'entrée en matière et me rallie à la proposition de renvoi.

Mutter Christa (ACG/MLB, FV). Nous sommes un peu surpris par cette demande de renvoi dont il n'a pas été du tout question dans la commission. On peut traiter ce sujet aussi en octobre mais je vous informe que c'est une adaptation obligatoire à une convention internationale à laquelle la Suisse, et aussi les cantons explicitement, est tenue de se rallier. Donc, on peut bien renvoyer, mais on va discuter de la même chose avec les mêmes dispositions en octobre. Personnellement, je souhaiterais discuter aujourd'hui, mais on peut aussi faire ça en octobre.

- > Au vote, la demande de renvoi est acceptée par 84 voix contre 4; il y a 6 abstentions.
- > Le traitement de cet objet est ainsi reporté à une session ultérieure.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Baechler Marie-Christine (GR,PS/SP), 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), Bonvin-Sansonnen Sylvie (BR,ACG/MLB), 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), Buttly Dominique (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Castella Romain (GR,PLR/FDP), Clément Pierre-Alain (FV,PS/SP), 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), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fasel Josef (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Flechtnér Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), 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), Grandjean Denis (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Linus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Madeleine (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), 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), Kolly René (SC,PLR/FDP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Lambelet Albert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lehner-Gigon Nicole (GL,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Losey Michel (BR,PLR/FDP), Mäder-Brülhart Bernadette (SE,ACG/MLB), Menoud Marc (GL,UDC/SVP), Menoud Yves (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Morand Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Portmann Isabelle (SE,PLR/FDP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,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), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Schorderet Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Stempel-Horner Yvonne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Thomet René (SC,PS/SP), Vial Jacques (SC,PDCPBD/CVP-BDP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP). *Total: 84.*

Ont voté non:

Lauper Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Mutter Christa (FV,ACG/MLB), Serena Silvio (SE,ACG/MLB), Thévoz Laurent (FV,ACG/MLB). *Total: 4.*

Se sont abstenus:

Chassot Claude (SC,ACG/MLB), Gasser Benjamin (SC,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Roubaty François (SC,PS/SP), Schmid Ralph Alexander (LA,ACG/MLB), Schneuwly André (SE,ACG/MLB). *Total: 6.*

Motion 2016-GC-3 Simon Bischof Modification de la loi sur les communes (art. 27)¹

Prise en considération

Bischof Simon (PS/SP, GL). Dans le cadre des deux plus grands projets de fusion de communes en cours dans notre canton, on doit se demander si le nombre maximal d'élus possible du conseil général (80) est encore adapté étant donné que l'on a une législation faite pour les cas de figures qui se présentaient jusqu'à présent. Les projets de fusions tant de l'ensemble des communes du district de la Gruyère que du Grand Fribourg posent, en raison de leur taille, de tout nouveaux défis. En particulier en Gruyère, vu le nombre important d'anciennes entités au moment où se réaliserait la fusion, il n'est pas exclu, outre la création de cercles électoraux permanents, de devoir créer quand même l'une ou l'autre nouvelle structure pour trouver un bon équilibre entre la représentativité et le fait d'avoir une gestion qui ne soit pas trop lourde. Donner la possibilité d'augmenter le nombre de conseillères générales et de conseillers généraux au-delà de 80 alourdit sans doute un peu le bateau, mais si cela peut augmenter la représentativité et peut-être éviter un échelon supplémentaire, ne serait-ce pas la bonne solution? Une gestion un peu plus lourde pour finalement en éviter une encore plus conséquente! De plus, je souhaite souligner que ce nombre est modifiable par la suite.

Ainsi, si après une ou plusieurs législatures, on constate que ce nombre était le bon pour lancer la machine, mais qu'il est trop élevé pour le bon fonctionnement de la commune dans la durée, son abaissement peut être envisagé sans autre. Tout doit être mis en œuvre pour que les fusions de communes soient encouragées. En donnant la possibilité aux communes de fixer librement le nombre d'élus, en définissant simplement un minimum, par exemple 30, on peut contribuer à augmenter l'adhésion de nos concitoyennes et concitoyens à ces projets qui sont dans leur intérêt.

Ich bin somit derselben Meinung wie der Staatsrat. Es macht mehr Sinn, den Gemeinden die Freiheit zu lassen, als einfach die maximale Anzahl an Generalrättinnen und Generalräte von 80 auf 100 zu erhöhen, wie ich es ursprünglich formuliert hatte.

Chassot Claude (ACG/MLB, SC). Le groupe Alliance centre gauche a lu avec attention le contenu de cette motion qui concerne la commune, premier organe politique de notre démocratie et plus précisément son conseil général.

Le vent des fusions de communes, qui a pris son souffle sous l'aire de M. Pascal Corminboeuf, a toujours sa pleine vigueur et continue de modifier de manière conséquente le paysage politique à ce niveau-là. Dans cet ordre d'idées, il serait sou-

haitable que le train des bonnes idées ne ralentisse pas durant les prochaines périodes administratives.

Ceci étant, le Conseil d'Etat, dans sa réponse, met le doigt autant sur la qualité de gestion des séances du conseil général que sur le nombre de ses membres. Nous prenons également connaissance de ce qui se passe dans les cantons voisins où chacun y va, va-t-on dire, de sa propre méthode.

Pour ce qui nous concerne aujourd'hui, le Conseil d'Etat a pris également le pouls des principaux acteurs concernés. Là aussi, on constate que des divergences subsistent, des divergences d'opinion notamment, qui plus est au niveau de l'autorité de surveillance des communes. Les préfectures, par exemple celles de la Sarine et de la Gruyère – les deux plus importantes tout de même de ce canton – ne sont pas forcément au diapason. Personnellement, en tant qu'ancien syndic d'une commune fusionnée, cela m'interpelle. L'Association des communes fribourgeoises, quant à elle, s'oppose à cette modification de la loi avec une argumentation plus pragmatique basée sur la réalité du terrain. La Conférence des syndics, quant à elle, courageusement, ne s'est pas prononcée.

Le gouvernement analyse la situation avec une certaine hauteur, c'est normal, et reste notamment attentif à des projets de fusions qui parfois secouent quelque peu le landernau politique. Je pense ici notamment à l'idée d'une grande Gruyère, réflexion alambiquée, je dirais, par le préfet du lieu qui en interpelle plus d'un, notamment dans ce plenum; j'en ai eu la preuve il y a quelque temps.

Après avoir analysé les nombreux cas de figures présents, le Conseil d'Etat en réponse sage et prudente, bien entendu, laisse encore à l'autonomie communale – ou au peu qu'il en reste – la marge de manœuvre minime et, dans ce sens-là, lâche un peu de lest en toilettant les dispositions légales en vigueur.

Bien que très partagé, le groupe Alliance centre gauche, dans sa majorité, acceptera la motion de notre député glânois.

Savary Nadia (PLR/FDP, BR). Le groupe libéral-radical a examiné avec attention la motion de notre collègue Simon Bischof, qui demande très explicitement d'augmenter le nombre maximal de conseillers généraux de 80 à 100 membres.

Historiquement, ce débat a déjà eu lieu et, à chaque fois, que ce soit à l'occasion d'une motion ou lors de la Constituante, la tendance a été très clairement vers une diminution ou un statu quo et non vers une augmentation. Les raisons en étaient simples: ne pas perdre en efficience, ne pas alourdir une gestion déjà très rigoureuse qui risquerait de démotiver les élus, pouvoir recruter en suffisance des candidats. Ces réflexions sont encore d'actualité. Preuve en sont les décisions récentes des communes, y compris fusionnées – chaque commune décide avant le changement de législature – de ne pas aller jusqu'à l'effectif maximal.

¹ Déposée et développée le 13 janvier 2016, BGC février 2016 pp. 442ss.; réponse du Conseil d'Etat le 13 juin 2016, BGC septembre 2016, pp. 2375ss.

Le groupe libéral-radical estime qu'il faut rester avec des tailles raisonnables, qui puissent fonctionner avec efficacité et permettent de garder la motivation et l'intérêt chez les élus. Il est bon aussi de rappeler que le Grand Conseil a décidé, en 2006, de passer de 130 à 110 membres pour les mêmes raisons. Certes, l'évolution démographique, les éventuelles deux grandes communes à venir, Gruyère et le centre cantonal fort, avec des cercles électoraux pérennes, pourraient penser vouloir recourir au nombre de 100 membres mais c'est loin d'en être sûr. La comparaison intercantionale le démontre. De plus, si vous prenez le temps de discuter avec des élus des conseils généraux respectifs de Fribourg ou de Bulle, des gens qui sont sur le terrain, vous constaterez par vous-mêmes leur scepticisme d'augmenter à 100 le nombre maximal de conseillers généraux.

C'est avec toutes ces considérations que le groupe libéral-radical refusera à l'unanimité cette motion.

Lauper Nicolas (PDC/CVP, SC). Le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique a pris connaissance de la motion demandant de modifier la loi sur les communes de sorte que le nombre maximal possible de conseillers généraux soit augmenté de 80 à 100 membres.

A l'unanimité, notre groupe refuse cette motion. La comparaison intercantionale faite par le Conseil d'Etat dans sa réponse est intéressante et nous démontre que notre système n'est pas si faux au vu de la taille de nos communes. Nous constatons aussi, aujourd'hui, que seule la commune de Fribourg a utilisé la faculté d'introduire le nombre maximal de conseillers généraux.

Comme le Conseil d'Etat, notre groupe estime que l'un des buts des fusions de communes est de constituer des entités à même de fonctionner plus efficacement et avec une meilleure efficience. Nous estimons qu'augmenter le nombre de conseillers généraux ne va qu'alourdir le fonctionnement de cette entité, perdre en efficacité et alourdir les coûts. Nous rejoignons également la position du Conseil d'Etat lorsqu'il dit: «En vertu de l'autonomie communale, il appartient aux communes de déterminer le juste équilibre entre la représentativité et l'efficacité de leurs conseils généraux. A ce titre, un assouplissement des règles de fixation du nombre de membres serait plus judicieux qu'une simple augmentation du nombre maximal».

La motion qui nous est soumise aujourd'hui ne va pas dans ce sens. Elle demande uniquement l'augmentation du nombre maximal de conseillers généraux. C'est bien dans ce sens que notre groupe la refuse.

Thalmann-Bolz Katharina (UDC/SVP, LA). Ist es sinnvoll, die fakultative Höchstzahl für einen Generalrat zu erhöhen, nur weil möglicherweise 2 neue Grossgemeinden durch Fusionen entstehen werden? Diese Frage hat die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei intensiv diskutiert. In

der Abwägung der Argumente, die für eine Erhöhung der fakultativen Höchstzahl sprechen, sind wir zu einem klaren Schluss gekommen. Wir teilen das alleinige, aber wenig gewichtige Argument des Oberamtmannes vom Gruyerbezirk, dass die Anforderung einer ausgewogenen regionalen Vertretung stichhaltig sein kann, sollte tatsächlich eine so grosse Gemeinde entstehen im Gruyer.

In der Botschaft des Staatsrates wird aber auch klar und deutlich beschrieben, dass zahlreiche Argumente eindeutig gegen eine Erhöhung von 80 auf 100 Generalratsmitglieder sprechen. So wird die Wirksamkeit der parlamentarischen Arbeit eher schwerfälliger und es muss mit Effizienzverlusten gerechnet werden. Zudem wurde von keiner Gemeinde jemals der Anspruch auf eine Aufstockung in Anspruch genommen, noch hat die Stadt Freiburg als grösste Gemeinde jemals ein Gesuch für eine Erhöhung der fakultativen Höchstzahl gestellt. Angesprochen wird auch die hochgelobte Gemeindeautonomie. Wenn man diese stärken möchte, meine Damen und Herren, dann sollte in der Tat Artikel 27 vollständig überarbeitet werden und nur eine Mindestzahl für ein Gemeindepallement gesetzlich festgelegt werden, so wie es der Staatsrat letztendlich in Erwägung ziehen möchte.

Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei kommt aber klar zum Schluss, wenn kein Bedürfnis für eine Aufstockung der Parlamente bei den Freiburger Gemeinden vorhanden ist, dann braucht es auch keine Gesetzesänderung. Deshalb lädt Sie die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei ein, die Motion abzulehnen.

Bischof Simon (PS/SP, GL). Je regrette que les raisons électoralistes prennent le dessus ce matin.

Wo ist die Vernunft geblieben?

Garnier Marie, Directrice des institutions, de l'agriculture et des forêts. Comme vous avez pu le lire, le Conseil d'Etat vous appelle à soutenir la présente motion avec quelques nuances. Le gouvernement n'est ainsi pas convaincu de la nécessité, ni de l'opportunité pour une commune de se doter d'un législatif de plus de 80 personnes pour l'instant. La comparaison avec d'autres cantons montre que, même là où elle existe, la possibilité de dépasser cette limite est très rarement exploitée. Cela tient sans doute à des contraintes logistiques, même si les législatifs cantonaux montrent qu'une assemblée de plus de 100 membres, comme la vôtre, peut tout à fait mener des débats de très haute qualité! Le Conseil d'Etat a toutefois retenu deux arguments pour soutenir cette motion: d'une part, les importants projets de fusions à l'étude actuellement, mentionnés par le motionnaire, pourraient changer la donne et appeler de nouveaux modèles d'organisation de parlements communaux. Je pense notamment à l'instauration de cercles électoraux au sein de certaines communes, option qui pourrait se heurter à la problématique du quorum naturel dans les conseils généraux avec trop peu de membres.

L'autre argument est un argument de principe, l'attachement du Conseil d'Etat à l'autonomie communale, à plus forte raison lorsqu'il s'agit de l'organisation politique des communes. Le Conseil d'Etat a ainsi récemment transmis au Grand Conseil un projet de loi faisant suite à une motion et introduisant la possibilité pour les communes de déterminer elles-mêmes le nombre de signatures nécessaires pour faire aboutir un référendum. Vous aurez à vous prononcer sur cette question en novembre.

Dans le même esprit, le Conseil d'Etat estime que les communes sont les mieux à même de déterminer la taille idéale de leur législatif en prévoyant naturellement des limites afin de garantir une certaine homogénéité au niveau cantonal.

C'est pourquoi, au nom du Conseil d'Etat, je vous invite à soutenir la présente motion, que le gouvernement entend mettre en œuvre en remodelant l'article 27 de la loi sur les communes et non pas en faisant l'adaptation demandée par Simon Bischof, en laissant une plus grande marge de manœuvre aux communes pour fixer le nombre de membres de leur conseil général.

- > Au vote, la prise en considération de cette motion est refusée par 67 voix contre 24. Il y a 4 abstentions.
- > Cet objet est ainsi liquidé.

Ont voté oui:

Baechler Marie-Christine (GR,PS/SP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonrens Sylvie (BR,ACG/MLB), Clément Pierre-Alain (FV,PS/SP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fellmann Sabrina (LA,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Ganioz Xavier (FV,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Lehner-Gigon Nicole (GL,PS/SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,ACG/MLB), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mutter Christa (FV,ACG/MLB), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Raemy Hugo (LA,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roubaty François (SC,PS/SP), Serena Silvio (SE,ACG/MLB), Thomet René (SC,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP). *Total: 24.*

Ont voté non:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Andrey Pascal (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), 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), Butty Dominique (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Castella Romain (GR,PLR/FDP), Chassot Claude (SC,ACG/MLB), Collaud Erian (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Dafflon Hubert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Décrind Pierre (GL,PDC-PBD/CVPBDP), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Gander Daniel (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Grandjean Denis (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Linus (SE,PDCPBD/CVP-BDP), Hayoz Madeleine (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), 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), Kolly René (SC,PLR/

FDP), Lambelet Albert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lauper Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Longchamp Patrice (GL,PDCPBD/CVP-BDP), Losey Michel (BR,PLR/FDP), Menoud Marc (GL,UDC/SVP), Menoud Yves (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Morand Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Alfons (SE,UDC/SVP), Portmann Isabelle (SE,PLR/FDP), Raufer Thomas (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schmid Ralph Alexander (LA,ACG/MLB), Schneuwly André (SE,ACG/MLB), Schoenenweid André (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Schorderet Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Stempf-Horner Yvonne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Suter Olivier (SC,ACG/MLB), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Thévoz Laurent (FV,ACG/MLB), Vial Jacques (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 67.*

Se sont abstenus:

Berset Solange (SC,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Gasser Benjamin (SC,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP). *Total: 4.*

Projet de décret 2016-DAEC-109

Octroi d'un crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain de cinq routes de contournement¹

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

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

Entrée en matière

Le Rapporteur. Le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain de cinq routes de contournement a été traité le 24 août dernier par la Commission des routes et cours d'eau.

Le débat sur ce sujet nous a permis de constater le bien-fondé de cette démarche. Je remercie, au nom de la Commission, la Direction et les chefs de service pour leur très bonne préparation, présentation, leurs précisions et les motifs qui ont conduit le Conseil d'Etat à une nouvelle priorisation des projets et études de planification.

L'annonce parue dans La Liberté du mardi 21 juin 2016, avec les projets d'investissement d'environ 0,5 milliard de frs, en a secoué plus d'un. Les convoitises se multiplient, mais le Conseil d'Etat a fait ses choix et si ce n'est son droit, c'est aussi son devoir. L'évolution de la situation, la croissance démographique galopante, la fluidité et la sécurité ont été les paramètres qui ont motivé le Conseil d'Etat à présenter ce message. Toutefois, la réévaluation des autres projets est aussi planifiée pour 2016 et 2017. Durant la séance, la Commission a traité de deux amendements, soit le projet de contourne-

¹ Message et préavis pp. 2268ss.

ment de Givisiez et celui de Chiètres. Ces deux amendements ont été rejetés en deuxième et troisième lectures. Au vote final, la Commission adopte le projet selon la version du Conseil d'Etat, par 9 voix contre 1. Par conséquent, l'octroi du crédit de 26,65 millions pour ces cinq projets (Belfaux, Courtepin, Neyruz, Prez-vers-Noréaz et Romont) est validé et justifié. D'ailleurs, la Commission des finances et de gestion l'a aussi adopté et je l'en remercie.

Un calendrier indicatif, avec les étapes de travaux, a été élaboré. La phase d'étude débute avec l'adoption de ce crédit en 2016, pour arriver au début des travaux en 2021. Les plans en couleur se trouvent dans le message, ainsi que les commentaires pour chacun d'eux. Je vous rappelle les principaux éléments:

- > Belfaux: l'optimisation du tracé a porté la longueur à 2507 mètres et la largeur à 7 mètres, pour un trafic journalier de 12 800 véhicules en 2015.
- > Courtepin: l'étude de 2013 est optimisée à une longueur de 3230 mètres et une largeur de 7 mètres, pour un trafic journalier de 10 600 véhicules en 2015.
- > Neyruz: optimisation ponctuelle pour adaptation à la topographie, d'une longueur de 2633 mètres et une largeur de 7 mètres, pour un trafic journalier de 13 800 véhicules en 2015.
- > Prez-vers-Noréaz: plusieurs variantes ont été réalisées. Le tracé nord d'une longueur de 3710 mètres et d'une largeur de 7 mètres est finalement retenu, pour un trafic journalier de 13 200 véhicules en 2015. Ce projet a une importante emprise de terrain en zone agricole, soit 8,7 hectares. Toutefois, suite au remaniement parcellaire, l'Etat est déjà propriétaire d'une grande partie des terrains.
- > Romont: l'étude de planification rejette les demandes de la ville et sera d'une longueur de 2678 mètres, pour un trafic journalier de 7100 véhicules en 2015. La prévision est nettement plus élevée plus tard.

Enfin, dans ce message il est aussi tenu compte de la mobilité douce et des pistes cyclables, dans tous les projets. Il en va de même pour le développement durable et les nuisances sonores.

En guise de conclusion, la Commission des routes et cours d'eau salue ce projet très pertinent et vous demande d'entrer en matière et de l'accepter tel que présenté par le Conseil d'Etat. Permettez-moi de remercier les membres de notre Commission pour leur engagement et la qualité des débats.

Le Commissaire. Effectivement, le crédit demandé aujourd'hui concerne les études et acquisitions de terrains pour cinq nouveaux projets de routes de contournement (Belfaux, Courtepin, Neyruz, Prez-vers-Noréaz et Romont). Cette sélection se base sur une priorisation de 26 projets, dont la réalisation était demandée par différentes communes du canton et par les régions. Elle se base aussi sur les études

de planification pour ceux qui étaient le mieux classés. Ces cinq projets ont été retenus en fonction de leur rapport utilité-coûts, qui comprend notamment la population résidente impactée, et du report des charges de trafic. Le Conseil d'Etat estime qu'il est opportun de lancer simultanément ces études de projets, mais aussi de mettre en œuvre trois autres projets routiers ayant déjà fait l'objet de décrets, à savoir:

1. la suppression du passage à niveau de Givisiez par la réalisation du pont du Tiguelet (nous allons en débattre tout à l'heure);
2. la route de contournement de Düdingen, dont la réalisation dépend de l'achèvement de la liaison Birch-Luggiwil;
3. la route de liaison Marly-Matran, en raison du trafic que va générer la création du Marly Innovation Center et des développements prévus à Grangeneuve. Le comité de pilotage pour Marly-Matran a d'ailleurs déjà été nommé par le Conseil d'Etat et il sera convoqué prochainement pour sa première séance.

Les demandes de crédit pour la réalisation de tous ces projets vous seront naturellement soumises séparément en fonction de l'avancement des études. Le Conseil d'Etat est conscient que d'autres communes peuvent connaître des problèmes de circulation. Cependant, il n'est pas possible de réaliser tous les projets en même temps et il est nécessaire d'échelonner aussi leur réalisation. Les autres projets de contournement ne sont donc pas abandonnés; ils font l'objet actuellement d'une procédure de réévaluation.

Ces projets de développement du réseau routier s'inscrivent aussi dans une stratégie multimodale, qui est destinée à répondre à la forte croissance démographique, aussi à l'augmentation importante des charges de trafic dans le canton, actuellement mais aussi selon nos prévisions à l'horizon 2030. Cette stratégie vise également, et c'est important, le report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce. D'ailleurs, des moyens conséquents ont été investis ces dernières années dans les transports publics, notamment pour mettre en place par étapes le RER Fribourg-Freiburg. L'adoption d'une stratégie vélos et la révision en cours du plan sectoriel vélos vont également améliorer les conditions offertes en matière de mobilité douce.

Les routes de contournement, et c'est important de le rappeler, permettent d'améliorer les conditions de vie des habitants concernés par le trafic de transit en localité. Une route de contournement, pour la population concernée, c'est moins de bruit, moins de pollution et plus de sécurité. Ces routes doivent aussi faciliter naturellement la fluidité du trafic et désengorger les centres de localités.

Pour ces motifs, le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à adopter ce décret qui est nécessaire au développement de la mobilité dans ce canton, au développement des conditions-cadre, en particulier pour notre économie. Ce projet va per-

mettre aussi de répondre à la croissance démographique qui est l'une des plus fortes de Suisse.

Brodard Claude (PLR/FDP, SC). En effet, le 24 août 2016, notre Commission a examiné le décret relatif au crédit en faveur des études de projet et des acquisitions de terrain pour cinq routes de contournement. La nécessité de ce décret a été remise en question par certains membres de la Commission des finances et de gestion, bien que les investissements en faveur des transports publics ont été importants ces dernières années. Les besoins en termes de moyens de mobilité ont été longuement discutés lors de notre séance ainsi que les régions desservies. En fin de compte, la majorité des membres de notre Commission estime que les études proposées pour les routes de contournement sont nécessaires pour le transport privé, indispensables pour le développement économique de certaines régions et la qualité de vie dans certaines communes. Par 9 voix contre 2 et 2 abstentions, notre Commission a donc soutenu, sous l'angle financier, ce projet de décret portant sur une dépense de 26,65 millions.

Thévoz Laurent (ACG/MLB, SC). Le groupe Alliance centre gauche, au vu de l'importance tant thématique que financière du projet de décret, s'est penché longuement sur cette question. Il a émis deux types de considérations: les premières politiques, les autres plus substantielles liées à la mobilité. En matière politique, il constate que c'est un peu un décret qui tombe du ciel, avec un cadeau qui pourrait constituer le projet financier le plus important de la législature. Le moment choisi politiquement est particulièrement bienvenu d'un point de vue électoraliste, ce que nous ne pouvons pas accepter et que nous dénonçons ici.

A part ça, nous avons une autre vision de la manière de traiter les problèmes de mobilité. C'est un paquet de mesures et de projets à prendre ou à laisser dans sa totalité, alors qu'il nous semblerait indispensable de pouvoir traiter les projets au cas par cas.

Finalement, l'usage de la fortune cantonale va servir – pour le dire comme ça – à goudronner un peu plus le canton, alors que nous pensons que notre fortune doit servir surtout et essentiellement à financer des projets innovants et mordoriseurs du canton.

J'ai une dernière remarque relative à la croissance démographique qui justifie effectivement des considérations en matière de croissance de la mobilité. Nous souhaiterions que le Conseil d'Etat tienne le même raisonnement lorsqu'on parle de croissance des besoins, comme conséquence de la croissance démographique, dans les domaines de la santé, de l'éducation, de l'environnement et de la justice. Au lieu de prendre des mesures d'économies, il faudrait plutôt proposer de renforcer et de financer des mesures supplémentaires pour renforcer le service public.

Au plan plus substantiel, la première constatation est que sur cinq projets de routes de contournement, quatre ont lieu dans des localités qui sont autour de l'agglomération. Plus de routes, plus de voitures. Les contournements vont permettre effectivement à plus de voitures d'arriver plus vite, plus rapidement et plus nombreuses dans l'agglomération. On va déplacer le problème des nuisances. Ce n'est pas seulement les localités qui en bénéficieront, ce sont aussi les habitants de l'agglomération qui souffriront de davantage de nuisances et de trafic. Il y aura aussi plus de congestion évidemment. L'agglomération est déjà étouffée par le trafic individuel, cela va s'accentuer. Finalement, ce sera la porte ouverte à de nouveaux projets pour gérer le problème du trafic dans l'agglomération.

La croissance démographique semble générer seulement une croissance de mobilité individuelle, mais j'aurais aimé connaître les modèles et les scénarios de report modal qui ont servi aux prévisions de trafic qui ont été faites. Dans quelle mesure d'autres scénarios de report modal, plus ambitieux, permettraient de changer la donne dans cette question-là?

Finalement, dans quelle mesures est-ce que ces projets ne vont pas être une menace pour le plan d'agglomération P2 et P3, puisqu'ils ne sont pas conformes à l'esprit et à la lettre demandés par la Confédération?

Aucune mesure d'accompagnement à ces projets, qui sont purement des projets routiers, pas de mesure d'accompagnement en matière de modération du trafic dans les localités, pas de mesure d'accompagnement en termes de politique de parking dans l'agglomération pour éviter qu'elle soit étouffée par les nouveaux véhicules qui vont y arriver, pas non plus de politique de parking d'échange pour favoriser le report modal, pas de mesure en faveur des transports publics sur les routes qui vont être construites, puisque là aussi on doit éviter que les bus soient pris dans les bouchons, finalement pas un mot sur le financement des pistes cyclables. On va dessiner peut-être des projets sur les plans, mais il n'y aura pas d'argent pour les financer. Une autre considération qu'on aurait aimé trouver, ce n'est pas seulement l'impact quantitatif sur les terres agricoles, mais les scénarios qui auraient permis de les économiser, puisque là on est face à un besoin de protéger les belles terres de notre canton.

Finalement, nous constatons que la stratégie c'est adapter la demande à l'offre, alors qu'il nous semble que le temps est venu d'adapter l'offre de transport individuel à la demande.

En fonction de ces considérations, le groupe Alliance centre gauche constate que le projet de décret est précipité, improvisé en grande partie, avec des faiblesses et des inconsistances qui sont graves. Dans ce sens-là, s'il entre en matière, il va demander le renvoi de projet pour qu'il puisse être revu de fond en comble.

Glauser Fritz (PLR/FDP, GL). Le groupe libéral-radical a attentivement étudié ce projet de décret et le message qui l'accompagne. Nous saluons la démarche du Conseil d'Etat d'avancer dans le projet des routes de contournement. La mobilité me préoccupe et nous préoccupent tous. Dans ce Parlement, nous avons déjà approuvé régulièrement des projets pour améliorer la mobilité, pour le train, pour la mobilité douce, cyclistes ou piétons et pour des routes. Les contournements servent à tous. A titre d'exemple, je vous rappelle juste la situation autour de la gare de Romont où des milliers de personnes prennent le train quotidiennement. Sur la route, devant cette gare, circule tout le trafic, y compris les poids lourds pour l'industrie de Romont sud venant de Fribourg et de la Broye. C'est un miracle qu'il n'y ait pas plus d'accidents. Les contournements ne servent pas seulement aux automobilistes; ils rendent les centres de villes ou de villages plus sûrs, augmentent la qualité de vie, améliorent la mobilité douce au centre et les accès aux transports publics, avant tout aux gares. Comme vous avez pu le lire dans le message, le Conseil d'Etat a pris au sérieux le choix de toutes les routes de contournement et nous propose de commencer les travaux. Les études très détaillées l'ont aidé à faire une priorisation. En effet, un refus de ce projet de décret ne retarderait pas seulement les réalisations de ces cinq contournements, mais aussi toutes les autres tant attendues. Il faut bien commencer par un bout. Personnellement, je ne peux pas accepter d'ajouter d'autres projets de routes de contournement. Il me manque les informations nécessaires, voire un message y relatif. Je vois plutôt la motion comme instrument pour faire avancer plus rapidement l'une ou l'autre route de contournement. Si des motions étaient déposés plutôt que les amendements annoncés, je les soutiendrais.

Avec ces considérations, je vous invite, avec la quasi-totalité du groupe libéral-radical, à soutenir ce projet de décret tel que présenté par le Conseil d'Etat.

Fasel Josef (PDC/CVP, SE). Je parle au nom du groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique. Je n'ai pas de lien d'intérêt au niveau des routes cantonales, si ce n'est que je suis évidemment utilisateur de celles-ci. Le PDC a analysé le message et vous propose de soutenir ce décret, ainsi que les deux amendements Berset-Ducotterd et Ueli Johner.

Roubaty François (PS/SP, SC). Le groupe socialiste a analysé le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour les études de projet et acquisitions de terrain de cinq routes de contournement. A la suite de nombreuses demandes de réalisation de routes de contournement, le Conseil d'Etat a fait une évaluation objective de ces dernières. L'évaluation a donné des priorités. Le Conseil d'Etat en a choisi cinq et a décidé de poursuivre l'étude Marly-Matran et le contournement de Guin.

Le groupe socialiste n'est pas satisfait des propositions du Conseil d'Etat. Il souhaite moins de projets, mais des réa-

lisations beaucoup plus rapides. Nous n'avons pas assez de personnel pour mener à bien tous ces projets. Nous voulons des transports publics performants et meilleur marché, également des trottoirs et des pistes cyclables.

La majorité du groupe acceptera l'entrée en matière et une minorité votera le renvoi pour que le Conseil d'Etat définitise des priorités.

Johner-Etter Ueli (UDC/SVP, LA). Wir haben das Dekret in unserer Fraktion ausführlich und sehr intensiv diskutiert. Der Staatsrat legt uns in einer Endlegislatureuphorie 5 Planungsprojekte inklusive Landerwerb in der Höhe von 26,5 Millionen Franken vor. Das hat es nach meinem Wissen noch nie gegeben. Wir haben über Planungskredite für Düdingen, für Marly-Matran und auch für andere Projekte immer einzeln abgestimmt.

Der Staatsrat beruft sich auf die Studie aus dem Jahre 2013, die in ein paar Wochen wie angekündigt neu überarbeitet sein wird und somit schon heute – je nachdem mehr oder weniger – Makulatur ist. Dass diese Studie nicht das Papier wert war ist bewiesen, hat doch der Staatsrat damals zugelassen, dass die Umfahrung Düdingen, für die schon ein Kredit von 9 Millionen Franken bewilligt war für Planung und Landerwerb, dass diese Umfahrung in die Kategorie 3 eingestuft und dort belassen wurde.

Andererseits beruft er sich heute auf die Prioritäten dieser Studie, berücksichtigt aber zum Beispiel die in erster Priorität eingestufte Umfahrung Salvenach nicht, die ja ein Teilstück der seit 10 Jahren priorisierten bedeutenden Achse Neuenburg-Freiburg mit der Verbindung der drei Autobahnen A5, A1, A12 ist. Dafür nimmt er Prez-vers-Noréaz der 2. Kategorie in das Dekret auf. Romont soll fast das Doppelte kosten wie noch vor 3 Jahren vorgesehen.

In der Anfrage Bonny/Gasser vernahmen wir im April, dass Belfaux und Prez-vers-Noréaz in diesem Jahr einer Neubeurteilung unterzogen werden wie auch Marly-Matran. Warum nur 2 Monate später in der Presse die Ankündigung, diese Projekte in die Planung zu nehmen und Düdingen sowie Marly-Matran neu zu aktivieren, ohne die versprochene Neubeurteilung vorgenommen zu haben?

Meine Damen und Herren, sicher hat jede Region, jedes Dorf Freude, in den Genuss zumindest einer Planung für eine Umfahrung zu kommen. Das ist natürlich. Ebenso natürlich ist es, dass Grossrätinnen und Grossräte ihre Region vertreten. Aber dieses Bauvolumen dieses Dekretes, eine halbe Milliarde Franken, zusätzlich Düdingen, das heisst de facto: Dreiviertel des Staatsvermögens werden so unsolidarisch verteilt oder anders gesagt konzentriert investiert. Ich denke, das hat auch ein bisschen das Abstimmungsverhalten der Finanzkommission beeinflusst.

Dieses vorgelegte Dekret ist ohne politisches Gespür, ohne Respekt vor 4 Kulturen, die in Estavayer-le-Lac am Schwingfest noch hochstilisiert wurden. Meine Damen und Herren, so geht das nicht! Der Staatsrat spielt mit dem überheblichen Dekret, das nur frankophone »contournements» beinhaltet, mit dem Feuer, das die Kohäsion, den Zusammenhalt und das bisher doch recht intakte Zusammengehörigkeitsgefühl unseres Kantons gefährdet oder zumindest arg strapaziert. Wenn ich für die deutschsprachige Randregion des Seebbezirks spreche: Unser Bezirk hat jeher und bisher seine für den Kanton nicht unbedeutenden Steuern getreulich und ohne zu reklamieren in die Staatskasse nach Freiburg abgeliefert. Nebst den vielen allen bekannten Staatsausgaben wurden aus diesem Topf auch die nicht billige Umfahrung Bulle, die zwar schöne, aber auch teure Poya-Brücke, die Verbindung Vaulruz-Romont und andere Projekte finanziert. Meine Damen und Herren, heute werden im Seebbezirk Stimmen laut, die verlangen, die Steuern auf ein Sperrkonto bei der Kantonalbank einzubezahlen. Denn es ist Tatsache, dass wir im Murtenbiet, wie die Geschichte schon seit 150 Jahren beweist, immer hinten anstehen müssen und mussten. Es war bei den Eisenbahnlinien, bei den Autobahnen, bei den Güterzusammenlegungen, bei den Kreiseln usw. immer so. Ich komme bei meinem Abänderungsantrag deshalb auf Kerzers zurück.

Mit diesen Bemerkungen ist unsere Fraktion für Eintreten.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Je déclare mes liens d'intérêts: je suis président du projet routier Givisiez-Belfaux-Pensier.

Le projet qui nous est présenté est mauvais et je pense que beaucoup de monde l'a remarqué. D'ailleurs, cela a engendré aussi des discussions lorsque ça a paru dans *La Liberté*. On ne tient pas compte des besoins pour l'économie, la démographie et la mobilité des bus pour se rendre en ville de Fribourg. Est-ce que ça la facilitera ou non? On arrive avec des projets qui font gagner éventuellement 30 secondes à une minute sur certains parcours. On ne cite pas les raisons d'investir pour certains tronçons. On dit qu'on va les faire peut-être parce que c'est prévu depuis longtemps, mais on ne cite pas réellement la volonté ou la raison du besoin de réaliser certains tronçons.

On va réaliser le contournement de Prez-vers-Noréaz: 87 000 m² de terrain agricole, ce qui représente 3500 m² par maison, pour 23 millions; pour 25 maisons c'est 800 000 frs, donc presque aussi cher que les maisons. On réalise le contournement de Neyruz pour 43 millions, le contournement de Romont pour 45 millions, alors que dans l'étude des routes de contournement il était à 26 millions, soit en catégorie 1. Serait-il toujours en catégorie 1 si on l'évaluait aujourd'hui avec un montant de 45 millions?

On a dit qu'on réévaluait les différents projets en 2016, sauf la catégorie 1. On réévaluait le barreau de Belfaux à Pen-

sier. En septembre 2016, soit quasiment à la fin 2016, on vote différents projets, alors qu'on n'a pas fait cette réévaluation.

Avec M^{me} la Députée Solange Berset, je vais déposer un amendement pour mettre dans le projet dont nous discutons aujourd'hui le projet de contournement de Givisiez, c'est-à-dire une liaison directe à l'autoroute. Ce projet, dans les routes de contournement, a 15 points au niveau de l'utilité. Il est le deuxième. En comparaison, Prez-vers-Noréaz arrive avec 4,9 points d'utilité, Marly-Matran 5,29, Kerzers moins 3,35. Le projet de Givisiez permettrait de désengorger un des endroits les plus engorgés du canton de Fribourg. Il permettrait de faire une liaison de Belfaux à Marly, en prenant l'autoroute directement jusqu'à Matran et ensuite la route Marly-Matran pour se rendre à Marly, une vraie ceinture autour de la ville de Fribourg.

Concernant les plans qui nous ont été adressés par M. Johner: c'est vrai que dans un premier temps je me fiais purement à l'étude qui classait ce contournement à moins 35, mais après avoir pris connaissance de ces plans, je suis surpris de l'évaluation qui classe le projet à moins 35. Je me dis que finalement si on fait Prez-vers-Noréaz, Neyruz, Romont, pourquoi pas Kerzers? pourquoi pas Vuadens éventuellement? C'est pour cela que je soutiendrai aussi l'amendement de notre collègue Johner, parce que finalement ce sera bien au Conseil d'Etat de prioriser lui-même. Etant donné qu'on arrive avec autant de projets que ça, finalement ce sera à lui d'évaluer encore une fois.

On est en présence de deux amendements. Le projet du Conseil d'Etat est à 26,65 millions. L'amendement déposé avec M^{me} Solange Berset, selon les réponses du Service des ponts et chaussées devrait augmenter le montant à 32,75 millions. De son côté, le député Johner demande 28,65 millions étant donné qu'il rajoute 2 millions. Je voudrais savoir, au niveau de la procédure, comment est-ce qu'on fait si les deux amendements passent?

Je m'adresse maintenant aux députés de la ville de Fribourg. Si vous voulez vraiment qu'on se rende encore à Fribourg pour autre chose que pour étudier, pour autre chose que pour vos prestations sociales, si on va vers vos entreprises pour consommer, je pense qu'il faudra aussi permettre aux bus, à la circulation, de venir vers Fribourg, parce qu'on a aussi des magasins, des entreprises et des médecins à l'extérieur de la ville de Fribourg. Donc, je pense aussi que la mobilité vers la ville de Fribourg doit être garantie par une ceinture qui la désengorgera et permettra aux bus de s'y rendre plus rapidement.

Décrind Pierre (PDC/CVP, GL). En préambule, je tiens à bien préciser que j'interviens au nom de l'ensemble de la députation glânoise, tous partis confondus.

L'ensemble des députés de la Glâne, appuyés par les syndics et le préfet, soutiennent le projet de décret relatif à l'octroi d'un

crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain de cinq routes de contournement.

Les autorités et les élus glânois saluent la volonté du Conseil d'Etat d'avoir mis en priorité le contournement de Romont par l'est. Aujourd'hui déjà, le secteur de la gare et le rond-point de la route de l'Industrie font l'objet de ralentissements et de bouchons, plusieurs fois par jour. Le développement des zones du Pré des Comtes et des Echervettes, avec la création de nombreux appartements et de zones artisanales, va aggraver la situation. Alors que la Glâne est le seul district qui n'a pas d'entrée d'autoroute, il est important que les voies de communication puissent rester facilement utilisables. Il en va aussi de l'attrait des zones industrielles: celle de En Raboud, désignée comme zone stratégique par le canton – je pense qu'il est nécessaire de le rappeler –, des Echervettes et du Pré des Comtes, ainsi que la zone industrielle du Vivier à Villaz-St-Pierre. La nouvelle route de contournement permettra aussi d'améliorer la circulation dans les zones déjà en activité, comme par exemple la zone de la Maillard. Il faut relever que, dans le cadre des discussions sur l'avenir des usines Tetra Pak, les accès routiers menant vers leur zone d'implantation ont toujours été une préoccupation des personnes qui se sont intéressées à ces bâtiments.

Si aujourd'hui les relations avec les écoles de recrue de transport de Droggens sont bonnes, c'est que les autorités communales et l'administration militaire discutent, chaque fois que nécessaire, du mouvement et de l'engagement des véhicules militaires. La route de contournement facilitera l'organisation à mettre en place. Ceci est d'autant plus important que, tenant compte de la fermeture de la caserne de la Poya, Droggens devra accueillir plus de militaires. La réalisation de la route de contournement dans les meilleurs délais est primordiale, car elle s'inscrit dans la volonté du développement de Romont. Elle permettra de favoriser l'accès des transports publics et des pendulaires à la gare de Romont et surtout elle permettra d'éviter à court terme une augmentation des problèmes de circulation, de sécurité et d'embouteillages dans plusieurs secteurs, en particulier celui de la gare de Romont. Le nouveau tronçon est essentiellement planifié en zone agricole; il y a peu de constructions et d'éléments obstruant le tracé, ce qui limite les coûts de construction. Ne rien faire reviendrait à accepter une augmentation des dangers, des nuisances sonores et de la dépréciation de la qualité de l'air due aux bouchons actuels et à venir dans le secteur de la gare et des Echervettes. Qui disait: «Gouverner c'est prévoir»?

Tenant compte de l'ensemble de ces éléments, les députés glânois, soutenus par les syndics et le préfet, confirment défendre sans réserve le décret proposé par le Conseil d'Etat. Ils vous demandent également d'adhérer sans réserve et de voter en faveur de ce décret.

Suter Olivier (ACG/MLB, SC). Pendant que je commence mon introduction, je remercie ma collègue Sylvie Bonvin de

vous distribuer un document que j'ai préparé pour vous, avec des variantes par rapport au projet qui nous est proposé par le Conseil d'Etat.

Pauvre canton de Fribourg qui, aujourd'hui, se positionne avec un projet à 500 millions, soit 4 fois plus que le pont de la Poya, qui était le plus gros projet de ces dernières années, 15 fois plus que le projet enthousiasmant que nous avons voté hier, tout cela pour passer de l'aire des giratoires à l'aire des contournements.

Je suis choqué, Monsieur le Commissaire du Gouvernement, mais ma remarque s'adresse à la majorité du Gouvernement – 4 contre 3, 5 contre 2, 6 contre 1 ou 7 contre 0 – qui nous transmet aujourd'hui ce document. Un bricolage incroyable! M. Ducotterd a dit tout à l'heure, et je l'en remercie, que ce projet était mauvais; pour moi il est surtout choquant. Choquant que l'on consacre un tel montant à des choses que je considère – je suis désolé de le dire – de détail, à des éléments qui ne vont en rien positionner le canton de Fribourg au niveau national et international, choses auxquelles on consacre aussi tant d'énergie et tant de moyens. Si l'on voit simplement la ville de Lausanne, elle a plus de projets actuellement en cours que le canton de Fribourg avec la construction d'un quartier écologique, la réalisation d'une nouvelle voie de métro et un pôle muséal autour de la gare. 500 millions, Mesdames et Messieurs, c'est ce que nous voulons avec un crédit d'étude qui va bientôt passer, je le sens, à 30 millions, parce que M. Johner a encore proposé d'ajouter un contournement et M. Ducotterd et M^{me} Berset proposent d'en rajouter un également. On va donc bientôt être à 30 millions rien que pour les projets d'étude. A ce niveau-là et à ce tarif-là, je peux vous dire qu'on peut encore faire beaucoup de travail. L'un des arguments est qu'on va donner du travail à des entreprises, mais avec 30 millions on donne du travail à plein de gens. On peut le faire dans différents domaines et il n'est pas nécessaire que ce soit dans la construction.

Aujourd'hui, on aurait dû faire la visite du site de Seedorf où on prétend nous faire passer une route de contournement: terrain absolument magnifique dans une plaine agricole magnifique. A Neyruz, 13 000 voitures entrantes, 8000 voitures sortantes nous dit-on; donc j'en déduis que les 2/5 des voitures proviennent de la localité elle-même. Alors on fait un cadeau à Neyruz pour 7000 ou 8000 voitures? Extraordinaire. Je n'ai jamais vu un bouchon à Neyruz, Monsieur le Commissaire du Gouvernement, jamais de ma vie.

Alors, puisqu'on est dans le surréalisme, j'y vais aussi de mes propositions surréalistes et d'une certaine radicalité. Vous avez reçu un document avec différentes variantes de contournement. La première évitera tout trafic dans le canton, elle consiste à contourner le canton (*rires*), variante par l'est ou par l'ouest, tracé à déterminer, mais vous avez des experts pour cela et vous allez trouver des solutions. Ceci est la variante courte, par l'est ou par l'ouest.

La variante longue vient d'une expérience personnelle. Un automobiliste soleurois passait devant chez moi à Estavayer-le-Gibloux il y a quelque temps et m'a demandé, alors qu'il roulait vers Romont, si Fribourg était encore loin. Je lui ai répondu que s'il continuait par ce côté, c'était pratiquement 40 000 km, mais s'il faisait demi-tour c'était 20 km. Donc vous avez une variante longue avec la version est-ouest par les océans, soit 28 000 km à peu près à 45 degrés de latitude, et une version par les pôles qui fait 40 000 km effectivement, à quelques kilomètres près.

Et puis, pour donner du travail aux entreprises de génie civil, on a d'autres solutions. Pour régler différents problèmes dans ce canton, je propose de rehausser un peu les montagnes. Vous avez ça sur le verso de votre feuille, avec des comparatifs. Vous voyez en fait que Folliéran ressemble beaucoup au Cervin, mais au niveau de l'altitude on n'est qu'à 2340 m, alors que le Cervin cumule à 4600 ou 4800 m. Donc pourquoi ne pas entreprendre de grands travaux de terrassement pour finalement augmenter la hauteur des montagnes, ce qui permettrait de donner du travail à nos entreprises, d'augmenter l'enneigement, donc l'attractivité de nos stations, de rapprocher certains conseillers d'Etat de la vérité de l'altitude de nos montagnes (*rires*) etc? Que des avantages finalement et on pourrait même imaginer faire des montagnes tout à fait originales qui donneraient aussi un attrait touristique supplémentaire à notre canton.

Mesdames et Messieurs, je suis désolé de le dire, c'est un projet bricolé et je ne peux que vous demander, s'il vous plaît, de renvoyer à ses études le Conseil d'Etat, pour le bien du canton, je le précise, qui n'a pas à être fier de ses solutions proposées.

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Mes liens d'intérêts: je suis membre, comme Christian Ducotterd, du comité de soutien de la route de contournement de Belfaux-Givisiez (Junction A12) ainsi que membre du comité de pilotage Marly-Matran, deux projets que j'estime importants et nécessaires pour le bon fonctionnement de l'agglomération de Fribourg. Néanmoins, moi aussi j'ai de sérieux doutes et je vais faire un exercice d'équilibrisme sur la poutre, comme à Rio, en gym actuellement.

Retour en arrière, 21 juin 2016, 6 heures du matin, j'ouvre mon Ipad et je lis dans mon quotidien favori: «500 millions pour les routes fribourgeoises». Je tourne les pages, le journaliste dit: «Gouverner c'est goudronner»; un peu de provocation. Quels sont mes sentiments à ce moment-là? On vient de terminer la session de juin et je n'ai entendu parler de rien. Je regarde mon Iphone: pas de communiqué de presse. Le l'HFR par exemple, 2-3 fois par semaine, informe. Rien du tout. J'espère ne rencontrer personne dans la rue car je n'en sais rien sur ce projet. Cela me met extrêmement mal à l'aise et ce n'est pas bon. Ce n'est pas bon, car comme député, on est en droit de connaître les choses, surtout lorsqu'on traite peut-être du plus grand projet qu'a connu ce canton de Fri-

bourg. Je me sens aussi pris dans un multipack; d'un côté il y a de bons projets, mais il y en a de moins bons aussi. Cela a été dit et je crois que c'est la vérité. Je me pose la question: si on n'avait pas cette fortune, est-ce que vous pensez qu'on viendrait avec de tels projets? Ma réponse est clairement non. Aujourd'hui on a des problèmes de riches et on a décidé d'ouvrir les vannes et de faire beaucoup de projets. Et on voit même que beaucoup ce n'est encore pas assez, parce qu'à un moment donné, tout un chacun pourra venir, plus ou moins à juste titre, demander son projet. Personnellement, ça m'a aussi fait mal, parce que j'ai une autre vision de ce canton et je venais de déposer avec mon collègue Lambelet un postulat qui disait: «Utilisons intelligemment notre fortune!». Intelligemment, pour moi, ça veut dire: «Améliorons le PIB de ce canton, faisons de bonnes choses avec cette fortune!». Avec ce projet, j'ai l'impression que, lorsqu'on cumule l'ensemble et les affectations qui ont déjà été faites, ça sera terminé, la réponse sera donnée. On aura utilisé notre fortune, malheureusement.

Ça c'est pour la forme. Concernant le fond, en tant qu'administrateur de l'agglomération de Fribourg pour les transports durant 8 ans, j'ai vraiment le sentiment que plusieurs de ces projets, mais pas tous, ne répondraient aucunement aux principes qu'on s'était fixé dans l'Agglo de Fribourg, et encore moins à ceux de la Confédération. Je pense sincèrement que ce sont des projets de contournement qui ne répondent pas du tout aux normes qu'on s'est fixées, qui doivent être avant tout de favoriser un report modal. Je ne le vois pas dans les documents; sur certains projets, mais pas sur tous. Voilà pourquoi mon exercice d'équilibrisme.

On doit favoriser les bus. J'aimerais vous citer un exemple: sur certains axes de la ville de Fribourg, on injecte un 9^e bus alors qu'il y en a 8 à l'horaire. Et sachez qu'un bus injecté sur une année coûte 500 000 frs, 60% à l'Etat de Fribourg, 40% à l'Agglo. On doit aussi favoriser la mobilité douce. Je ne vois pas de mesure d'accompagnement dans ces différents projets, dans les sites qui ne seront plus traversés.

Les agriculteurs sont nombreux dans cet hémicycle et personnellement ça me fait mal de voir des dizaines d'hectares qui seront achetés à des agriculteurs pour faire des routes de contournement. Parfois ce sont des terres extrêmement fertiles, extrêmement belles et de belles plaines.

Finalement, on donne beaucoup de travail aux bureaux d'ingénieurs, mais ils ne seront pas à même, nos Fribourgeois, de réaliser tout ce qu'on va leur demander en si peu de temps. Le rôle de l'Etat est d'être anticyclique, soit de répartir les travaux et pas faire une surchauffe économique sur un segment professionnel particulier. A-t-on étudié l'incidence des nouveaux coûts sur la priorisation, comme l'a dit le collègue Ducotterd? Je pense aujourd'hui à l'incidence du RER: je connais quelqu'un de Grolley qui était il n'y a pas si longtemps dans cet hémicycle, qui m'a dit que depuis l'introduc-

tion du RER, il vient à Fribourg en train et c'est une bonne chose. Je le fais déjà depuis longtemps aussi et je peux vous garantir qu'il y aura aussi là des reports qui seront favorables, ce qui peut, peut-être, remettre en question certains projets.

En conclusion, personnellement je me sens un peu mal à l'aise dans ce multipack, parce qu'il y a du bon et du moins bon. J'aurais beaucoup de peine à voter quoi que ce soit. Je trouve qu'on ne devrait pas travailler dans le système multipack pour arranger tout le monde, surtout dans cette période électorale. J'ai envie de dire aux électeurs: «Non, moi je veux veiller aux deniers publics, je veux un bel engagement, il y a de bons projets, mais il y en a d'autres et j'aurais souhaité une séparation». Je veux qu'on économise le denier public, qu'on l'emploie correctement et, dans ce sens-là, ce serait important qu'on sépare les choses, en tout cas à l'avenir. Aujourd'hui, je ne sais pas vraiment tout ce qui va se passer dans cet hémicycle. Personnellement, j'ai été insatisfait, globalement.

Thomet René (PS/SP, SC). Nous sommes en période électorale et c'est le moment des belles promesses. Le Conseil d'Etat se préoccupe de la qualité de vie d'habitants de communes submergées par le trafic. Comment le contester? Il propose de libérer ces communes en détournant le trafic; on va faire sauter les bouchons, rendre la voie libre aux transports publics, développer notre économie. A Fribourg, comme dans les années 70 – je rejoins l'avis du journaliste – «Gouverner c'est goudronner». Mais on nous vend de l'illusion et on trompe les habitants concernés. Il y a 40 ans, à Belfaux, on avait déjà étudié deux variantes de routes de contournement et le projet qu'on nous présente aujourd'hui constituait la troisième variante alors mise sur la table.

Le Conseil d'Etat a défini des priorités: des priorités pour étudier, mais pour l'exécution, les citoyens attendront encore. On pourrait dire qu'ils en ont l'habitude.

Quelles sont les ressources en personnel au SPC pour mener à bien tous ces projets? Quels moyens budgétaires peut-on mettre à disposition quand on sait que le Conseil d'Etat ne peut pas donner une meilleure impulsion à l'aménagement des bandes cyclables, demandée par une motion acceptée par ce Grand Conseil, parce que tous ses moyens doivent être consacrés à la seule application de la LHand. On rend plus fluide la circulation ici ou là, mais on n'apporte aucune solution aux engorgements à l'entrée des agglomérations. Améliorer la fluidité c'est favoriser l'augmentation du volume de véhicules, cela a été dit. Quelle solution proposer à l'entrée de l'agglomération pour la circulation augmentée, en provenance de Courtepin, de Belfaux, de Prez-vers-Noréaz, de Neyruz et j'aurais envie de dire «et j'en passe!».

Dans tous ces projets, quelle prise en compte, quelle vision des différents modes de transport? Il ne s'agit pas d'opposer les différents modes de transport, mais de trouver des solutions pour les faire cohabiter. Non, le vélo n'est pas une

activité de loisir dans ce canton, c'est un mode de transport comme un autre.

Force est de constater que certains modes de transport ne sont pas sérieusement pris en compte. Je parle du vélo; il n'y a qu'à voir la place qui lui est réservée au point 4.3 du message «Pistes cyclables»: quelques coups de crayon, mais aucune prise en compte dans les projets qui nous sont présentés. Il n'y a qu'à voir les tractations qu'implique la construction d'un trottoir, de quelques dizaines de mètres de trottoir dans certains projets. Le projet suivant dont nous débattrons en est un exemple. Et je ne répéterai pas tous les arguments développés par notre collègue Thévoz en début de débat.

C'est donc dans le but d'avoir des projets réalisables qui ne fassent pas que déplacer des problèmes, mais qui y apportent de réelles solutions, d'avoir des projets qui permettent sérieusement de prendre en compte tous les modes de transport, qu'une partie du groupe socialiste soutiendra le renvoi.

Bapst Markus (PDC/CVP, SE). Zuerst zu meinen Interessenbindungen: Ich bin Mitinhaber eines Ingenieurbüros, das auch für das Tiefbauamt Aufträge abwickelt.

Wie Sie alle wissen, wird die Mobilität auch in den nächsten Jahren sehr stark zunehmen. Das zeigen, wie Sie gelesen haben, auch neuste Studien des Bundes. Der Mensch bewegt sich auch in der modernen, digitalisierten Gesellschaft weiterhin von A nach B, weil er ganz einfach seiner Natur gemäss andere Menschen treffen will. Er tut dies heute natürlich auch global. Sich dagegen zu wehren, nützt nichts. Wir leben gescheiter damit und suchen intelligente Lösungen, um die Fortbewegung auf der Schiene, der Strasse und in der Luft umweltfreundlicher und stressfreier zu gestalten.

Der Kanton Freiburg hat mithin das grösste Bevölkerungswachstum der Schweiz. Es ist also nicht verwunderlich, dass wir die Auswirkungen erhöhter Mobilität direkt im Verkehr spüren. Wir haben in den letzten Jahren diese Entwicklung beobachtet, sind aber praktisch auf die kommenden Auswirkungen nicht vorbereitet. Zum Glück wird jetzt aktiv unsere Schieneninfrastruktur erneuert. Wir brauchen aber auch neue Strassen, um die zukünftigen Herausforderungen von Arbeit, Wohnen und Freizeit zu meistern. Es geht nun in erster Linie darum, in Gedanken aufzuholen, das heisst zu planen, damit wir bei Notwendigkeit dann auch bereit sind zu bauen.

Bis ein Projekt Baureife erlangt, dauert es heute 5 bis 10 Jahre. Welche der geplanten und hier vorgeschlagenen Projekte dann auch wirklich einmal gebaut werden, können wir heute gar nicht wissen. Das Parlament und das Volk werden schlussendlich abschliessend über Kredite entscheiden. Heute geht es darum vorzubereiten. Deshalb werde ich auch die Zusatzanträge Givisiez und Kerzers unterstützen.

Abschliessend ein Wort als Düdinger zur Umfahrung Düdingen. Es hat mich gefreut, dass sich der Staatsrat nun doch formell zur Weiterentwicklung der Umfahrung Düdingen bekennt. Im Herbst dieses Jahres wird das ASTRA den ersten Teil, den Abschnitt Birch-Luggiwil, öffentlich auflegen und es ist davon auszugehen, dass das Projekt dann in den kommenden zwei Jahren auch bewilligt wird.

Ich zähle persönlich auf Sie, Herr Staatsrat, damit Sie nach Genehmigung durch den Bund die Weiterentwicklung der Umfahrung Düdingen unverzüglich an die Hand nehmen werden und das Projekt dann auch dem Volk zur Genehmigung vorgelegt wird. Düdingen und der Bezirk brauchen die Umfahrung. Nur mit dieser kann man die Ortsdurchfahrt lebenswert umgestalten und durch die Entlastung vom Lastwagentransit sicherer machen. Zudem ermöglicht die Umfahrung den hervorragenden Zugang zur Industriezone Birch, Arbeitszone von kantonaler Bedeutung. Die Umfahrungsstrasse ist in diesem Sinne auch für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Bezirks und des Kantons wichtig.

Wer rastet, der rostet und wer nicht weiter denkt, wird morgen von der Realität überholt. In diesem Sinne stimme ich dem Dekret mit Überzeugung zu.

Piller Benoît (PS/SP, SC). Je m'exprime à titre personnel en précisant que je n'ai aucun lien d'intérêt avec un des projets présentés.

Au vu de la fortune du canton, je trouve qu'il est sage maintenant de procéder à des investissements. L'argent qui dort ne rapporte rien ces jours. Alors, donner du travail aux entreprises, oui, améliorer la fluidité du trafic, oui si corollairement on améliore la vitesse commerciale des bus en créant des voies en sites propres, encourager la mobilité douce en construisant des pistes cyclables en dehors des axes routiers, oui, mais goudronner pour goudronner partout, en faisant des patchworks, non.

Il faut développer les infrastructures de mobilité, mais pas exclusivement en construisant des routes. Il faut investir dans de la stratégie multimodale pour la mobilité, cette stratégie qui a été annoncée depuis longtemps par le Conseil d'Etat. Il faut maintenant qu'elle soit effective et réelle et il faut investir pour une meilleure desserte en transports publics, sans oublier les trains et non seulement les bus et les voitures.

En donnant ces crédits, nous ne donnons pas un chèque en blanc au Conseil d'Etat pour lancer des travaux sur des routes de contournement ou de liaison. Chaque projet, chaque réalisation devra être examinée pour elle-même. Il s'agira aussi de mettre sérieusement des priorités. On l'a dit, on ne pourra pas tout réaliser en même temps et on l'a dit aussi, il y a du bon et du mauvais dans ces projets. Par exemple, il faudra tenir compte des enjeux de l'aménagement du territoire et pas seulement des charges de trafic actuel. Pourquoi ne pas prendre en référence le plan directeur cantonal ou les plans

directeurs des agglomérations de Bulle et de Fribourg? La politique fédérale veut que l'on densifie pour éviter le mitage, alors utilisons cette vision pour améliorer la qualité de vie des habitants de ces zones denses.

En conclusion: investir oui, mais pour favoriser la mobilité douce et les transports publics.

Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC). Je déclare mes liens d'intérêts: je n'en ai pas directement puisqu'on parle d'études aujourd'hui, mais je suis – pour les mauvaises langues – le directeur des goudronneurs et bétonneurs de ce canton. Mais j'aimerais quand même relativiser les choses. Les entreprises fribourgeoises travaillent aussi beaucoup hors canton et elles sont là pour aménager le cadre de vie. Elles construisent des hôpitaux, des écoles, bien sûr aussi des routes, mais elles le font sur commande, ce n'est pas elles qui décident. C'est nous, ce Parlement et les citoyens de ce canton.

J'ai entendu des propos très intéressants, des propos sensés, mais j'ai aussi entendu un certain nombre d'aberrations. On dit: «Il faut prioriser». Le Conseil d'Etat l'a fait. Le Conseil d'Etat prend des décisions, puis on le critique. Il y a peut-être d'autres anciens conseillers d'Etat qu'on devrait critiquer pour n'avoir rien fait ces dernières années. Parce qu'on veut faire quelque chose, on critique. On critique parce que les trottoirs n'ont pas été étudiés, parce qu'on ne donne pas d'informations sur la mobilité douce, sur les transports collectifs. Mais c'est justement le but de ce message: donner un mandat pour étudier! Alors, donnons les moyens d'étudier au Service des ponts et chaussées en collaboration avec des bureaux d'ingénieurs et ensuite, en fonction des opportunités, des problèmes rencontrés, des projets se dégageront et on aura encore une fois notre mot à dire dans ce Parlement et, comme l'a dit quelqu'un d'autre, aussi les citoyens de ce canton. Arrêtons de faire des procès à tout le monde! Maintenant, il y a des décisions à prendre, soyons intelligents! Franchement, plutôt que nous distribuer des choses pareilles (*ndlr: allusion au document distribué par le député Suter*), vous feriez mieux de proposer une session sans voitures; on viendrait tous à vélo. Vous me donnerez l'autorisation de déposer la cravate, M. le Président! Je soutiendrai donc ce décret.

Bonny David (PS/SP, SC). Je m'exprime à titre personnel et mon lien d'intérêts, c'est que je suis l'ancien syndic de Prez-vers-Noréaz.

C'est vrai qu'après le crédit d'études en faveur de Givisiez, puis de Villars-sur-Glâne, avec mon collègue Benjamin Gasser, on avait vraiment la volonté de connaître enfin la stratégie de mobilité arrêtée par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, cela pour le district de la Sarine. On nous a surtout répondu qu'on ferait des comptages en 2016–2017, en sous-entendant que le Conseil d'Etat allait prendre quelques décisions, mais sans plus. C'est vrai que le 20 juin 2016, on a été extrêmement surpris de cette conférence de presse de M. Maurice Ropraz, avec tous ces

projets, dont la réalisation est estimée à un demi-milliard. On aurait aussi pu attendre du Conseil d'Etat qu'il arrive avec une demande de crédit de 60 millions pour ce fameux Musée d'histoire naturelle dont nous aurons l'occasion de parler, j'imagine, dans une prochaine session. Je pense qu'il y a aussi d'autres projets qui pourraient arriver pour la culture, pour la population, mais c'est toujours un pack de routes.

Concernant Prez-vers-Noréaz, il est vrai que ça a été un miracle de voir que le dossier avançait, puisque les premières demandes datent des années soixante déjà. Cela fait près de 60 ans et, subitement, ça arrive! J'ai envie de dire «tant mieux» quand on connaît la situation! Je peux tout à fait comprendre que si on est de l'extérieur on se demande: «mais pourquoi?». J'ai juste envie de vous dire: «Venez une semaine et vous comprendrez».

Cependant, beaucoup ont dit, depuis qu'il y a eu cette conférence de presse: «Mais M. Maurice Ropraz est en période électorale, sinon il n'y aurait pas eu ces projets!» Je dis ok, alors on va poser quelques questions parce que cela mérite quand même des éclaircissements et on verra bien si on est en période électorale.

J'aimerais juste dire un mot sur l'intervention de notre collègue Ducotterd. Je constate qu'il n'aime pas Prez-vers-Noréaz. Je n'en connais pas la raison, ça c'est son problème, moi, au contraire, j'aime bien Grolley! Je constate aussi que plus la route de contournement est près de chez lui, plus le contournement est utile. C'est de bonne guerre mais ce n'est pas responsable!

Quelques questions au Conseil d'Etat, maintenant! Est-ce que les frais et les salaires des ingénieurs sont fixés dans ce crédit d'engagement? Oui ou non? Sinon, pourquoi? Combien d'ingénieurs vont se mettre au travail sur ces projets dès demain en cas d'acceptation du crédit? Comment ces travaux vont s'organiser concrètement au bureau? Y aura-t-il un CoPil qui sera immédiatement désigné, mis en place pour chacun de ces projets? On constate que le début des travaux est fixé en 2021, par quel projet commencerez-vous? Quel est l'ordre de ces réalisations? Quelle est aussi la durée prévue parce que c'est bien gentil de dire que l'on commence en 2021, mais on terminera quand? Certains disent que ce sera en 2060, donc on aimerait quand même savoir s'il y a clairement une date. Comment cela va avancer? Je crois qu'avec ça on pourrait être un peu plus serein.

Je vous remercie encore pour ce décret. Personnellement, je le soutiendrai.

Mutter Christa (ACG/MLB, FV). Meine etwas entfernten Interessenbindungen zu diesem Projekt: Ich bin Mitglied der Kantonalen Verkehrskommission und des Agglomerationsrates Freiburg.

Erinnern wir uns an das Jahr 2013. Damals veröffentlichte der Staatsrat seine Evaluation der Umfahrungsprojekte und wir dachten, dass nun erstmals eine einigermassen objektive Grundlage für die Beurteilung der zahlreichen Ideen, Projekte und Vorhaben von Umfahrungsstrassen vorliegt – dies nach den planerischen und finanziellen Abenteuern Bulle und Poya.

Wir hatten damals die Hoffnung, dass nun auch im Bereich Strassenprojekte so etwas wie Sorgfalt Einzug halten würde und dass es möglich wäre, eine Gesamtsicht der Verkehrsplanung zu haben, die auch der Kombination von Strassen-, Bahnverkehr und sanfter Mobilität Rechnung tragen würde. Was ist davon geblieben? Nichts! Ein Scherbenhaufen. Wie einige der Vorredner schon Stück für Stück aufgezeigt haben, haben wir heute ein Paket vorliegen, in dem einige Projekte ihre Kosten verdoppelt haben, damals als prioritäre Projekte mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis beurteilte Vorhaben zurückgestellt und gestrichen wurden und dafür andere Projekte vorgezogen oder neu erfunden wurden, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis von Experten bereits als unterirdisch schlecht beurteilt wurde.

Dieses Paket, das uns heute vorliegt, schlägt einige Rekorde. Rekorde in Sachen Landverschleiss, Geldverschwendungen, Umweltschäden und auch Anheizung regionaler Konflikte. Es ist wirklich in vieler Hinsicht nicht zu überbieten, wie ein schnell zusammengeschustertes Paket sämtliche Anstrengungen, die wir gemacht haben, um auf einer vernünftigen Grundlage zu planen, hier nun mit einem schnellen «Hold-up» kurz vor den Wahlen zunichte gemacht werden sollen.

Dieses Paket zerstört auch die Anstrengungen, die wir in der Planung des öffentlichen Verkehrs gemacht haben. Es wird eine Konkurrenzierung geben, die dem öffentlich Verkehr schadet.

Und, was aus unserer Sicht das grösste Risiko ist, das Paket gefährdet das Agglomerationsprogramm der Region Freiburg, da die Vorhaben Marly-Matran und Umfahrung Düdingen, die ja nun auch vorgezogen werden sollen, den Kriterien des Bundes nicht entsprechen. Wir haben beim ersten Agglomerationsprogramm bereits erfahren, was das heisst, wenn man bewusst, in voller Kenntnis der Dinge, die Kriterien des Bundes missachtet. Dann erhält man keinen Rappen für das gesamte Agglomerationsprogramm. Dies scheint mir ein wesentlicher Faktor, den man nicht einfach so beiseiteschieben kann.

Was können wir tun? Dieses Paket ist nicht zu retten. Es ist auch nicht zu retten, indem man nun per Amendement noch zwei weitere Elemente auf dieses schon schiefe Fuder auflädt.

500 Millionen Franken an Investitionen, die ausgelöst werden sollen. Was könnte man damit tun? Wir haben schon zahlreiche Ideen eingespeist für Investitionen in anderen Bereichen. Heute ist es in unserem Kanton so, dass Fami-

lien, Eltern verzweifelt Betreuungsplätze für Kinder über den Mittag suchen. Sie bekommen sie nicht, weil es nicht genug Betreuungsplätze gibt. Heute ist es so, dass Behinderte in unserem Kanton monatelang nach einem geeigneten Platz suchen müssen, weil sich der Kanton weigert, zum Beispiel geeignete ausserkantonale Plätze zu finanzieren. Heute ist es so, dass in einem zweisprachigen Kanton keine vernünftigen zweisprachigen Programme für die meisten Kinder angeboten werden. Heute ist es so, dass wir beim dringend nötigen Spitalneubau hören, dass man die billigere Variante bauen muss, weil die optimale nicht zu finanzieren ist mit einem Vermögen von 1 Milliarde Franken. Heute ist es so, wenn die Universität einen neuen Ausbildungsgang lancieren will, muss sie bei den anderen Ausbildungsgängen sparen. Heute ist es so, dass wir im sozialen Bereich, in der Kultur, in der Umwelt, bei der sanften Mobilität einen grossen Nachholbedarf haben.

Brönnimann Charles (UDC/SVP, SC). J'ai de la chance, pour aller travailler dans mes champs, je ne suis pas pris dans les bouchons! Mais, je constate ici dans cette salle que tout le monde veut un bout de route chez lui! Mesdames et Messieurs, en tant que responsables, on ne peut pas travailler comme ça, c'est impossible!

Les études qui ont été faites, Marly-Matran et Guin, on doit d'abord les réaliser parce que je n'aime pas qu'on dépense nos beaux sous sans rien réaliser. Ça, c'est des priorités à fixer. Deuxièmement, ces projets, étudiés par la commission et le Conseil d'Etat, tiennent la route mais on doit apporter des corrections.

Merci David, tu m'as donné une idée parce que j'avais proposé d'élargir la route entre Rosé et Prez-vers-Noréaz. On prend très peu de m² à nous autres paysans et on pourra toujours vous donner des produits très sains sur la table de tous les jours.

Oui, je vais soutenir le décret étudié par le Conseil d'Etat. Par contre, malheureusement, on ne peut pas partout donner. M. Ducotterd, on ne peut pas donner partout!

«S'nächschte Mau chöimer dier de öppis ghä, aber hött geit das ned.» Voilà.

Mäder-Brülhart Bernadette (ACG/MLB, SE). Ich staune und ich komme wirklich aus dem Staunen nicht mehr heraus. Wie oft habe ich in den letzten 3 Jahren in diesem Saale gehört, das wir für das kein Geld hätten, für dies kein Geld hätten und unzählige, vor allem gesellschaftspolitisch wichtige Geschäfte wurden abgelehnt mangels Finanzen. Und nun das! Wahrscheinlich ist in den letzten 2 Monaten ein Wunder geschehen und es hat auf unseren Kanton Geld heruntergegnet. Ich kann mir das nicht anders erklären.

Das halbe Staatsvermögen alleine für Umfahrungsstrassen! Und dabei wird Kerzers erst noch aussenvorgelassen. Die

Lebensmittelbranche ist einer der wichtigsten Zweige in unserer Wirtschaft und dazu, denke ich, leistet das Seeland einen wesentlichen Beitrag und hat dementsprechend auch viel Verkehr, vor allem auch Lastwagenverkehr. Ich bin nicht generell gegen Umfahrungsstrassen. Aber wenn wir sie uns schon leisten wollen oder leisten können, dann bin ich dafür, dass man hier auch den Seebezirk miteinbezieht.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Je dois répondre au député Bonny. J'apprécie particulièrement le village de Prez-vers-Noréaz, j'y ai de nombreux amis et j'apprécie principalement son épouse, qui vient d'ailleurs de Grolley! (rires!) Je connais aussi de nombreux agriculteurs, qui devront céder 87 000 m² de terrain agricole, que j'apprécie aussi, peut-être aussi leurs épouses, je ne sais pas. Mais je connais aussi un ingénieur que j'ai rencontré lors d'une réunion il y a deux jours, un ingénieur que tout le monde connaît, un ingénieur en génie civil, qui travaille dans une commune de l'agglomération – je n'ai pas besoin de faire beaucoup de dessins – et qui m'a dit: «Le contournement de Prez-vers-Noréaz ne sert à rien». Il m'a dit: «Il suffit d'acheter le restaurant pour supprimer le S qui se trouve au milieu du village. Par contre, il faut refaire la route vers Grandsivaz et mettre enfin des accotements, étant donné que le canton de Vaud a fait son travail et que le canton de Fribourg ne l'a pas fait. Cette route-là est dangereuse et c'est à cet endroit-là qu'il faut réaliser. J'ai cité ces personnes-là. Je vous remercie.

Brodard Claude (PLR/FDP, SC). Je souhaite juste donner une ou deux précisions. Beaucoup de députés s'expriment aujourd'hui et parlent finalement d'un décret de 500 millions, mais c'est une erreur. Nous votons pour des projets d'études de 26 millions, projets d'études qui, souvent, ressortent des budgets d'investissements qui ne font pas l'objet de décrets particuliers. Donc lorsqu'on dit qu'on va diminuer la fortune de 500 millions, c'est une erreur. C'est intellectuellement faux d'autant plus que, chaque année, nous investissons plusieurs dizaines et dizaines de millions de francs dans les travaux routiers notamment.

Pour toutes ces raisons, je crois qu'on doit y aller avec ces études et, après les études, des décrets nous seront soumis et l'on pourra refuser une route de contournement et en accepter une autre. Merci d'accepter ce décret.

Le Rapporteur. Je vois que les routes de contournement ont vraiment suscité l'intérêt de beaucoup d'entre vous. C'est tout à fait louable dans un Parlement, en fait. C'est fait pour parler! Mais parler pour dire que ce message a tous ses avantages, c'est d'ailleurs ce qu'a dit déjà M. le Commissaire et aussi M. le Président de la Commission des finances et de gestion, en rappelant que nous votons ici sur un crédit d'études. Les réalisations seront, bien entendu, soumises à votation. Le Grand Conseil, soit le peuple, devront se prononcer. Etudier pour étudier, c'est une manière aléatoire de dépenser des sous

mais, comme on l'a dit tout à l'heure, étudier et réaliser, c'est quelque chose que nous devons soutenir.

Je reviens sur quelques considérations de l'un ou l'autre d'entre nous. Je comprends les soucis du député Laurent Thévoz quand il dit qu'aucune mesure d'accompagnement ni de financement pour le secteur vélo ne sont prévues. Le temps est venu de reconsidérer. La demande de renvoi sera traitée directement par notre président tout à l'heure. C'est aussi compréhensible quand on a certaines sensibilités. Dans le message, il est toutefois noté qu'on s'occupe du vélo, peut-être pas très précisément, mais justement les études vont être faites.

S'agissant des contournements, c'est clair que la crainte de tout un chacun est qu'on augmente la circulation individuelle. C'est juste, mais ça permettra aussi d'améliorer les transports publics, qui auront les voies libres dans les agglomérations ou les villages ou les villes qui seront contournés. Cela permettra d'accéder plus rapidement.

Le député Fritz Glauser a justement parlé du RER qui fonctionne bien. Selon lui, le refus n'est pas une attitude qu'on devrait accepter sur ce projet-là. Donc, son groupe le soutient. Le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique, par Josef Fasel, le soutient également ainsi que les deux amendements qui seront présentés tout à l'heure.

Le groupe socialiste, par François Roubaty, a dit qu'une évaluation objective a été faite, mais que le choix du Conseil d'Etat n'est pas forcément pertinent.

Nous connaissons la problématique du district du Lac, rappelée par le député Ueli Johner-Etter, on en a déjà discuté très longuement. Un amendement a été déposé. Donc, il va être traité. Quant au manque de réalité politique – je me fais le porte-parole de M. Johner –, il est tout à fait dans le style d'un grand nombre de partisans de ce Grand Conseil. Par contre, je ne suis pas d'accord quand il dit que ce décret n'est pas acceptable.

M. Christian Ducotterd, bien sûr, a déjà annoncé qu'il déposerait un amendement. Je pense qu'on va aussi en discuter dans le projet suivant. C'est aussi bien sûr un élément essentiel en ce qui concerne la mobilité à travers Fribourg. Maintenant, le Conseil d'Etat a désigné ses priorités avec les arguments évoqués. Ma foi, on verra tout à l'heure ce que dira le Grand Conseil concernant cet amendement.

Les réévaluations prévues en 2016 et 2017 ont été confirmées en commission par M. le Commissaire. La députation et l'ensemble des syndics de la Glâne, par la parole de Pierre Décrind, souhaitent que ce projet se réalise. Ils sont heureux de l'amélioration générale autour de Romont.

J'ai bien apprécié l'envolée artistique de notre collègue Olivier Suter pour commenter le rapport «Contournements».

Bien sûr, M. Dafflon, lui, connaît très, très bien la situation. Améliorer le PIB du canton est certainement aussi la volonté du Conseil d'Etat. Je crois qu'on a déjà dit dans cette enceinte que plusieurs projets ne correspondaient pas forcément aux objectifs de l'Agglo. Mais, c'est comme je l'ai dit tout à l'heure, maintenant, on étudie! S'ils ne correspondent finalement pas, certainement que les gens responsables dans ces commissions, qui seront nommés par les communes et l'Agglomération, tireront la sonnette au moment de l'élaboration du message et du projet.

M. René Thomet parle aussi souvent de vélos, on n'en a pas assez. Il rappelle aussi qu'une loi a été votée. Là aussi, je pense que chaque projet tient compte de cette mission. M. le Conseiller d'Etat le confirmera certainement tout à l'heure.

Quant à Markus Bapst, parlant du contournement de Guin, il a fait appel directement au Conseil d'Etat qui lui répondra lui-même. Il rappelle aussi qu'un projet, pour qu'il soit élaboré – vu qu'il connaît la situation en travaillant dans un bureau, notamment pour l'Etat – exige plusieurs années de travail et qu'en fait ces 500 millions devraient être divisés par 10, voire peut-être 20, ce qui ramène à une situation beaucoup plus raisonnable.

Bien sûr, la mobilité douce, l'amélioration de la qualité de vie sont aussi les souhaits du député Benoît Piller et du député Jean-Daniel Wicht.

Je ne viens pas sur la discussion entre le député David Bonny et Christian Ducotterd. Je crois que tout le monde a compris.

Mme Mutter a rappelé l'étude de 2013, qui est tout à fait une aide à la décision que le Conseil d'Etat a prise pour nous présenter ce message.

Pour terminer, pour se rendre dans un restaurant bien connu de la région, il n'y a pas de bouchon, bien entendu, et pour aller aux champs non plus!

Avec ces quelques remarques, toutes pertinentes et qui ont toute leur place dans ce Parlement, j'ai terminé.

Le Commissaire. Je tiens tout d'abord à vous remercier très chaleureusement pour la franchise de ce débat. Je crois que c'est un bel exercice de démocratie que nous vivons ce matin dans ce Parlement. Ça démontre aussi l'importance du sujet, l'importance que ce Grand Conseil accorde à la mobilité en général.

Je remercie en particulier la Commission des routes et la Commission des finances et de gestion qui apporte son soutien à ce projet, qui a relevé aussi la qualité de la documentation et des études qui ont été réalisées. J'y associe d'ailleurs mes collègues du Gouvernement et les services, en particulier le Service des ponts et chaussées, le Service de la mobilité notamment, qui ont fait un énorme travail de préparation ces dernières années.

S'agissant des modèles de trafic, je voudrais vous dire que les études et priorisations des routes de contournement 2013 ont été faites sur la base d'un modèle de trafic multimodal à l'échelle du territoire cantonal. Ce modèle de trafic permet d'évaluer l'effet de ces projets d'infrastructures sur le trafic individuel en tenant compte de nombreux éléments: les charges de trafic actuelles mais aussi futures, car là, on se place aussi à l'horizon 2030; l'impact sur l'offre en transports publics actuelle et future, où l'on tient compte, naturellement, de la démographie et de la croissance. Ce sont de nombreuses hypothèses à retenir, bien sûr avec toutes les réserves d'usage, mais cela nous permet d'établir des tendances et des scénarios. Il est donc erroné de penser que le Conseil d'Etat n'a considéré que le trafic individuel pour lui-même. Non, au contraire, il a une vision globale.

S'agissant des projets de l'Agglomération, le Projet d'agglomération II (PA II) a été élaboré en 2011, approuvé en 2012 par le Conseil d'Etat. Il a été évalué positivement par la Confédération. Le PA III doit être approuvé d'ici la fin de l'année. Le fait de planifier les routes de contournement ne contredit pas les objectifs de ces programmes d'agglomération. S'agissant de la vision globale, le Conseil d'Etat a vraiment une stratégie multimodale, qui vise en premier lieu, bien sûr, au rapport modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce. La construction d'infrastructures routières, c'est le troisième axe de cette stratégie, qui vise à répondre aux problèmes de circulation, qui vise aussi à limiter ses problèmes d'impact sur l'environnement, de nuisances sonores, de pollution et de risques d'accidents de circulation.

De la mobilité douce, on en parle de manière assez précise dans le message, pour vous dire qu'effectivement l'objectif c'est d'avoir un aménagement d'un réseau cyclable cantonal, continu et sûr. A l'occasion de tous les projets routiers, la problématique de la mobilité douce est examinée. Au 31 décembre 2015, le réseau cyclable cantonal mesurait près de 80 km et nous avons pour objectif d'augmenter encore cette part à l'avenir.

S'agissant des transports publics, vous l'avez bien compris, ces dernières années, nous avons fait des efforts considérables en faveur des transports publics. Savez-vous que dans ce canton, en termes de budget de fonctionnement, par année pour les transports publics, c'est un montant de l'ordre de 117 millions qui est consenti par les collectivités, Confédération, canton, communes confondus entre la participation au fonds d'infrastructures, à l'autre trafic régional voyageurs et au trafic urbain. 117 millions par année! Quant aux projets d'investissements, nous avons réalisé ces dernières années des projets pour 77 millions de francs, en cours de réalisation pour 37 millions de francs. Nous avons des projets inscrits dans un programme de financement pour plus de 400 millions et des projets inscrits dans un programme ou qui ne sont pas encore inscrits dans un programme de financement mais qui sont envisagés pour plus de 500 millions. C'est dire

que des centaines de millions vont être investis dans ce canton pour les projets d'aménagement, ferroviaires en particulier, ces prochaines années.

On nous dit ou on me reproche un paquet électoraliste. Alors, parce que nous sommes en période électorale, fallait-il mettre ce projet de routes de contournement au frigo? Fallait-il ne plus en parler? Eh bien non! Le Conseil d'Etat, unanimité sur ce dossier, estime qu'il y a lieu d'avancer, qu'il y a lieu de travailler et de continuer à travailler, ceci même en période électorale! D'ailleurs, les personnes touchées par l'impact de ce trafic de transit n'auraient pas compris qu'on repousse aux calendes grecques ce dossier uniquement parce que nous aurons des élections cet automne.

Renvoyer ce projet aujourd'hui, c'est perdre probablement plusieurs années. Je suis convaincu que le Conseil d'Etat n'aurait pas beaucoup plus d'éléments à la suite de nouvelles analyses sur la stratégie. Cette stratégie sur les routes de contournement a été lancée en 2011. Elle a fait l'objet de phases successives. Elle est suffisamment mûre aujourd'hui pour que nous concrétisions et retenions des projets.

Le Conseil d'Etat assume sa responsabilité, il a sélectionné des projets. Sur les 26 projets de routes de contournement, 3 sont réactualisés, je l'ai dit, et 5 nouveaux projets sont lancés au niveau des études, avec la précision naturellement que les crédits d'engagement vous seront soumis le moment venu en fonction de l'avancement de ces projets. Vous aurez tout loisir de donner votre point de vue sur ces différents projets le moment venu.

Ces derniers mois, on a entendu parfois des critiques: «Ah, le Conseil d'Etat, il a une fortune de plus de 1 milliard et on ne voit venir aucun projet!» Alors le Conseil d'Etat, sur différentes thématiques, prépare des dossiers extrêmement importants, la mobilité en est un. On a effectivement quantifié à environ 500 millions de francs l'ensemble des projets présentés s'ils devaient se réaliser, mais on part de l'idée que ces projets peuvent se réaliser sur une période d'environ dix ans. Sous l'angle comptable, il faut aussi voir, et cela a été rappelé par le président de la Commission des finances et de gestion, que ces projets sont amortis sur une période de vingt ans. Si vous faites la calculation, cela correspond pratiquement aux charges annuelles d'investissement que nous assumons déjà ces dernières années, en particulier avec le projet H189 et le projet Poya. Je reviendrai tout à l'heure sur Givisiez et Kerzers puisque des amendements sont déposés.

M. le Député Ducotterd dit que ce projet est mauvais, mais j'ai pu constater que vous avez déposé un amendement qui reprend tous les projets mauvais que vous décrivez (*rires!*) Donc, je partais de l'idée que vous auriez le courage de relever les mauvais projets et de les supprimer, mais en fait, vous ajoutez simplement Givisiez à tous les mauvais projets que le Conseil d'Etat vous propose!

M. le Député Suter, j'ai beaucoup apprécié votre sens de l'humour et l'humour est important aussi en politique. Mais passé le stade de l'humour, nous devons aussi arriver avec des propositions extrêmement concrètes. Derrière ce projet et derrière cette discussion, il y a des automobilistes qui sont pris tous les jours dans des bouchons. Il y a surtout des populations, des habitants concernés par toutes ces problématiques de bruit, de pollution et de danger liées à ce trafic de transit. Si je présente simplement le croquis que vous avez remis à toutes les personnes qui nous écrivent, à toutes les communes qui nous interpellent, je ne suis pas sûr que cela ferait leur bonheur.

On a évoqué la problématique des ressources du SPC. Effectivement, si nous avons réellement la volonté d'avancer dans ces projets, se posera concrètement la question des ressources au niveau du SPC. Je vous rappelle que dans le cadre de la commission d'enquête parlementaire sur le projet Poya, il a été proposé d'avoir un chef de projet pour tout grand projet à réaliser. Le Conseil d'Etat devra donc prioriser aussi, notamment dans la procédure budgétaire, les forces à donner au SPC pour avancer dans ces dossiers d'études et d'investissements.

M. Dafflon a évoqué l'information donnée à travers la conférence de presse. Oui, comme il est relativement d'usage au Conseil d'Etat pour de grands projets, lorsque nous transmettons un décret au Grand Conseil, nous donnons une information également à la presse, raison pour laquelle la conférence de presse a eu l'occasion d'évoquer tous ces projets de routes de contournement qui vous étaient simultanément transmis avec le message au Grand Conseil.

J'ai pris connaissance également du soutien apporté par M. le Député Bonny, qui a eu l'occasion de déposer une question avec M. le Député Gasser en début d'année sur la stratégie du Conseil d'Etat, notamment sur ces routes de contournement. Le Conseil d'Etat n'a pas voulu prolonger le délai de réponse à cette question. Au mois d'avril, il a dit, effectivement, que le dossier était en préparation, que des propositions allaient être faites durant l'année 2016. Le Conseil d'Etat a discuté de cette stratégie, la première fois le 9 mai, et a arrêté ses décisions définitives le 6 juin. Vous comprendrez dès lors qu'au mois d'avril, il n'était pas possible de donner des réponses définitives à la question posée par les députés. Je précise également, pour répondre à votre question, que les mandats externes qui seront donnés, notamment aux bureaux d'études, aux bureaux d'ingénieurs, font partie naturellement de ces crédits d'études qui vous sont demandés aujourd'hui. Le Conseil d'Etat le dit d'ailleurs dans son message: Nous devrons prioriser ces projets. Ces projets vont avancer en fonction des procédures de marchés publics, des procédures d'enquêtes. Donc, nous viendrons le moment venu par projet devant ce Grand Conseil pour solliciter les crédits d'engagement. Nous avons donné un timing indicatif dans le cadre du message.

A M. le Député Bapst, j'ai déjà eu l'occasion de dire que le Conseil d'Etat réactualisera et relancera le processus pour la route de contournement de Düdingen dès que la liaison Birch-Luggiwyler sera approuvée par l'Office fédéral des routes, respectivement par le Département de Mme Leuthardt. J'ai encore eu la semaine passée un entretien avec le vice-directeur de l'Office fédéral des routes, qui m'a confirmé la volonté de la Confédération d'avancer ce dossier. Des études de trafic sont toutefois encore nécessaires. Elles doivent être menées par la Confédération. On peut s'attendre donc, dans le premier semestre 2017, à la mise à l'enquête du projet Birch-Luggiwyler.

Voilà les informations complémentaires que je pouvais vous donner.

Au nom du Conseil d'Etat, je vous invite vraiment à entrer en matière, à donner suite à ce projet dans l'intérêt de la mobilité pour ce canton de Fribourg, dans l'intérêt aussi de la vie économique, sociale et culturelle de ce canton.

- > L'entrée en matière n'étant pas combattue, il est passé au vote sur la demande de renvoi.
- > Au vote, la demande de renvoi est refusée par 70 voix contre 28; il y a 5 abstentions.
- > Le renvoi étant refusé, il est passé à la lecture des articles.

Ont voté oui:

Baechler Marie-Christine (GR,PS/SP), Bonvin-Sansonrens Sylvie (BR,ACG/MLB), Corminboeuf-Strehblow Dominique (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC-PBD/CVPBDP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fellmann Sabrina (LA,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Ganioz Xavier (FV,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Gasser Benjamin (SC,PS/SP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Lauper Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Mäder-Brülhart Bernadette (SE,ACG/MLB), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mutter Christa (FV,ACG/MLB), Raemy Hugo (LA,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,ACG/MLB), Schmid Ralph Alexander (LA,ACG/MLB), Schneuwly André (SE,ACG/MLB), Serena Silvio (SE,ACG/MLB), Suter Olivier (SC,ACG/MLB), Thévoz Laurent (FV,ACG/MLB), Thomet René (SC,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP). Total: 28.

Ont voté non:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Andrey Pascal (GR,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), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Butty Dominique (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Castella Romain (GR,PLR/FDP), Clément Pierre-Alain (FV,PS/SP), Collaud Elian (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrin Pierre (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Dietrich Laurent (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Fasel Josef (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gander Daniel (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC-PBD/CVPBDP), Hayoz Linus (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Madeleine (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Johner-Etter

Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Kaelin Murith Emmanuelle (GR,PDCPBD/CVP-BDP), Kolly Gabriel (GR, UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Lambelet Albert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lehner-Gigon Nicole (GL, PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Losey Michel (BR,PLR/FDP), Menoud Marc (GL,UDC/SVP), Menoud Yves (GR,PDC-PBD/CVPBDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Morand Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Alfons (SE,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Portmann Isabelle (SE,PLR/FDP), Rauber Thomas (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), 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), Schoenenweid André (FV,PDCPBD/CVP-BDP), Schorderet Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Stempfel-Horner Yvonne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Vial Jacques (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 70.*

Se sont abstenus:

Bourguet Gabrielle (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Chassot Claude (SC, ACG/MLB), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Grandjean Denis (VE,PDC-PBD/CVPBDP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/ SP). *Total: 5.*

Première lecture

ART. 1

Le Rapporteur. L'article 1 dit qu'un crédit d'engagement de Frs 26 650 000 est ouvert pour les routes de contournement dont on a déjà discuté, Belfaux, Courtepin, Neyruz, Prez-vers-Noréaz et Romont. Sinon pas d'autres remarques.

Johner-Etter Ueli (UDC/SVP, LA). Ich habe zu diesem Artikel 1 einen Abänderungsantrag hinterlegt und der lautet folgendermassen: «Für die Studien zu den Umfahrungsstrassen von Belfaux, Courtepin, Neyruz, Prez-vers-Noréaz, Romont und Kerzers, für den Erwerb der nötigen Grundstücke und für die Güterzusammenlegungen wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 28 650 000 Franken eröffnet.»

Bischof Simon (PS/SP, GL). Ich bitte Sie, den Antrag von Kollege Ueli Johner abzulehnen. Wir haben bereits mit der aktuellen Fassung eine ambitionnée Vorlage in einer finanziell strengen Situation. Es ist ein akzeptabler Kompromiss zwischen verschiedenen Sensibilitäten, die man haben kann. Es ist schliesslich falsch, die verschiedenen Regionen gegeneinander ausspielen zu wollen.

Merci de voter pour la version initiale.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Le projet le plus important retenu dans l'étude des routes de contournement est celui de Givisiez; ceci a été prouvé par l'étude. Il est prouvé par ce que l'on voit aussi sur le terrain et on sait également qu'il est proche de l'agglomération où se trouvent les entreprises qui ont besoin de mobilité pour se déplacer. Dans ce sens, on s'est adressé au Service des ponts et chaus-

sées de manière à ce qu'il puisse nous donner le montant global nécessaire si on ajoute le contournement de Givisiez, c'est-à-dire une liaison directe depuis le prochain pont du Tiguelet jusqu'à l'entrée de l'autoroute, on arrive à un montant de Frs. 32 750 000.-. Sans ce projet-là, le projet qui nous est soumis aujourd'hui n'a plus beaucoup de sens. Parce que l'on sait que le projet de Guin n'est pas dans ce projet-là donc on ne le vote pas aujourd'hui, le projet de Marly-Matran n'est pas dans ce projet-là, donc on ne le vote pas aujourd'hui. Finalement ce qui reste aujourd'hui n'a plus aucun sens sans rajouter le contournement de Givisiez. C'est pourquoi je vous demanderai de soutenir cet amendement. Sa formulation est la suivante: «Un crédit d'engagement de 32 750 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances pour le financement des études de projet, des acquisitions de terrain et des remaniements parcellaires liés aux routes de contournement de Belfaux, Courtepin, Givisiez (liaison A12), Neyruz, Prez-vers-Noréaz et Romont.»

Wüthrich Peter (PLR/FDP, BR). Ich nehme nur Stellung zum Änderungsantrag Johner. Zum Änderungsantrag Ducotterd wird mein Kollege Wicht sprechen.

Die Freisinnig-demokratische Fraktion hat vom Änderungsantrag Johner Kenntnis genommen. Nach Abklärung von finanz- und regionalpolitischen Überlegungen ist unsere Fraktion bezüglich dem Projekt Kerzers geteilter Meinung. Ich werde mit einem Teil der Freisinnig-demokratische Fraktion den 2 Millionen Franken für die Projektstudie zustimmen. Diese 2 Millionen Franken sind weniger als die mögliche Fehlerspanne des gesamten Pakets. Kommt dazu, dass das Projekt keinen Landerwerb generiert. Die nötigen Flächen gehören bereits der öffentlichen Hand.

Ich kenne den Seebzirk bestens. Ich habe 3 Jahre in Murten gearbeitet. Der Seebzirk musste beim Eisenbahnbau und beim Autobahnbau hinten anstehen. Die Seebzirkler haben das nicht vergessen und es darf nicht sein, dass das bei den Umfahrungsstrassen wieder passiert. Es geht jetzt darum, alle Projekte eingehend ausarbeiten zu lassen und anschliessend ausgewogen zu priorisieren. Herr Staatsrat hat es gesagt, die Priorisierung liegt in unserer Hand und wir können sie zeitlich planen. Für mich ist Kerzers eine Notwendigkeit, auf welche die Bevölkerung des Seebzirks schon lange wartet.

Aebischer Susanne (PDC/CVP, LA). Mes liens d'intérêts: je suis dans la Commission consultative des transports cantonale et j'ai fait partie aussi de la commission communale temporaire des transports de Chiètres.

Wie wir in der Eintretensdebatte gehört haben, haben wir in Kerzers bereits zum Zeitpunkt der Studie mit dem Gemeinderat zusammen beim Amt für Strassen interveniert bezüglich der Priorisierung des Strassenprojekts. Damals waren wir uns einig, dass gewisse Aspekte in der Priorisierung nicht eingeflossen sind, zum Beispiel, dass im bestehenden Projekt fast Zweidrittel der Umfahrung bereits besteht. Wei-

ter die Kosten und Nutzen: Im Moment wissen wir, dass die Realisierung des Projekts auf 15 Millionen Franken geschätzt worden ist. Der letzte Punkt betrifft die Verbindung mit der Studie bezüglich der Bahnübergänge. In dieser Studie wurde der Bahnübergang an der Murtenstrasse in Kerzers als problematisch ausgewiesen, was aber nicht in die Priorisierung eingeflossen ist. Wir haben auch damit gerechnet, dass diese Priorisierung noch einmal neu angeschaut wird. Wir haben Kenntnis davon genommen, dass der Staatsrat dies getan hat und dass uns dieses Dekret vorliegt.

Als Bewohnerin von Kerzers aber auch vom Seebereich begrüsse ich, dass ein weiteres Projekt, nämlich dasjenige von Courtepin, in diesem Dekret vorhanden ist. Dieses Projekt stellt die Verbindung von Neuenburg und Freiburg sicher und ist für uns im Seebereich sehr wichtig.

Ich bitte Sie jedoch, liebe Kolleginnen und Kollegen, den Änderungsantrag Umfahrung Kerzers anzunehmen, zumal auch die Fertigstellung der Umfahrung von Biel bald fertig ist und wir damit rechnen, dass der Schwerverkehr neu diese Route – das heißt, via Kerzers auf die Autobahn – wählen wird. Wenn wir heute die Studie in Angriff nehmen, haben wir dann, wenn es soweit ist, hoffentlich eine Lösung parat, auch für den Schwerverkehr in Kerzers.

Abschliessend gilt es zu sagen, dass wir in Kerzers auch hausgemachten Verkehr haben von unseren bernischen Nachbargemeinden, die ins Zentrum Kerzers kommen. Das wird hoffentlich nicht aufhören. Jedoch müssen wir auch in die Zukunft schauen und jetzt Lösungen andenken, die wir bald brauchen werden.

Hänni-Fischer Bernadette (PS/SP, LA). Nachdem nun die Rückweisung des Dekretsentwurf abgelehnt wurde, ohne dass er von einer äusserst notwendigen, globalen Mobilität- und Verkehrsstrategie für den ganzen Kanton begleitet gewesen wäre, möchte ich mich nun zum eingereichten Änderungsvorschlag in eigenem Namen ausdrücken.

Es bleibt mir nicht viel beizufügen. Das Anliegen der Umfahrungsstrasse von Kerzers ist eben detailliert geschildert worden. Es ist nicht einfach, bei so vielen Umfahrungsstrassenwünschen eine passende Reihenfolge festzulegen. Ich würde mir auch nicht anmassen, Vergleiche zwischen den verschiedenen Projekten anzustellen. Doch ist es in der Tat kaum nachvollziehbar, dass das Projekt Kerzers in die letzte Kategorie fällt, vom Staatsrat nicht in das heute vorliegende Dekret eingebunden wurde und es empfohlen wird, die Verwirklichung des Projekts zu verschieben mit einer neuen Studie im Jahre 2016 – wir wären heute in diesem Jahr – oder die Ortsdurchfahrt mittelfristig auszubauen.

Es ist klar, auch wenn man die Ortsdurchfahrt in Kerzers ausbaut, bleibt die Querung der Bahngleise bestehen. Es wurde schon oft erwähnt, wie oft und wie lange die Barrieren unten sind und dass sich jedes Mal innert kürzester Zeit

lange Autoschlangen bilden. Mit der geplanten Erhöhung der Frequenz der Züge wird sich dieses Problem noch mehr zuspielen. Hinzu kommt, dass die Bevölkerung in Kerzers in den letzten Jahren bedeutend zugenommen hat und es an den allermeisten Stellen der Durchfahrt gar nicht möglich wäre, sie auszubauen. Täglich fahren somit unzählige Autos und Lastwagen durch das Dorf, mitten durch das Herz des Dorfes.

Man darf nicht vergessen, dass es hier um die Verbindung Nord-Süd geht. Entweder kommt man von Freiburg über Courtepin nach Murten oder eben von Düdingen nach Murten und dann Kerzers, Aarberg, Biel oder Neuenburg. Es gibt parallel dazu keine Autobahn und somit keine Alternative. Kerzers ist in einer nicht mehr zumutbaren Weise vom Verkehr betroffen, der sich vom Süden nach Norden bewegt.

Aus diesen und anderen bereits genannten Gründen – insbesondere auch finanziellen – unterstütze ich den Änderungsvorschlag von Ueli Johner.

Johner-Etter Ueli (UDC/SVP, LA). Ich möchte nur noch kurz anfügen – es wurde schon viel über unsere immer geschlossene Barriere gesprochen –: Wir haben nicht nur morgens und abends Stau, wir haben jede Stunde 20 Minuten Stau. Aber ich bin, Herr Staatsrat, dem Raumplanungsdepartement unendlich dankbar, dass es in letzter Minute die Ortsplanung Kerzers bewilligt hat – mit 15 ha Gewerbe und Industrieraum –, notabene mit Hilfe von neuem Regionalpolitikgeld.

Nächste Woche, am 22. September, verkauft die Gemeinde 4 Parzellen von diesem Industrieland. Und genau in dieser Parzelle, Moosgärtle Nord, wo das Trassee nebenan für diese Umfahrungsstrasse reserviert ist, will die Landi Seeland AG ein grosses Agrocenter bauen. Es ist einfach nicht logisch, wenn man jetzt nicht plant und der Verkehr dann vom Tottziger Aarberg vom ganzen Seeland durch das Dorf fahren muss, um zu diesem Agrocenter zu gelangen, wenn das Trassee, das dem Staat gehört, gleich nebenan ist.

Kolly Gabriel (UDC/SVP, GR). Je prends la parole à titre personnel sur l'amendement Ducotterd. Je ne peux pas soutenir ce projet pour le simple fait que les députés Berset et Ducotterd sont pour. Je refuse de leur signer un chèque en blanc pour cette étude. On nous demande de soutenir un projet d'étude certainement très utile pour le canton mais dont nous ne savons rien, mis à part ce que vous nous en avez dit. Quels tracés? Quel impact? Les problèmes futurs avec des terrains constructibles. Si vous voulez convaincre, M. le Député Ducotterd, il fallait informer les députés et surtout ne pas décrire les autres projets. Je vais donc refuser l'amendement Ducotterd et Berset et je vous invite à en faire de même.

Collaud Romain (PLR/FDP, SC). Je commencerai par remercier mon collègue Sutter du parti des Verts pour le début des travaux routiers, lui qui a déjà enlevé quelques arbres, au vu

de la qualité du papier qu'il nous a distribué. J'ai habité Grolley pendant plus de 22 ans. Je n'ai pas toujours eu la voiture, faute de l'âge légal, mais j'ai souvent entendu les plaintes de mes parents, proches et habitants de mon village jusqu'à ce que je puisse personnellement faire l'expérience à mes 18 ans. Atteindre Fribourg relève d'un casse-tête, si ce n'est d'un long pensum qui nous permet d'écouter toutes les émissions matinales de nos radios. Heureusement qu'il y a le divertissement, car le temps est long. Aujourd'hui on nous présente un projet utile, mais pas complet. Eviter les passages à niveau pour atteindre un peu plus sereinement l'entrée de la ville, c'est là où le bât blesse. Pourquoi faire de ce projet une demi-mesure? Gagner 15 minutes en évitant Belfaux pour continuer en perdre autant à Givisiez? Les habitants de ces régions, les Broyards, les Lacois ont besoin d'un projet abouti. La jonction à l'autoroute est une nécessité. J'ai parlé des habitants de Sarine-Nord et de la Broye. Vous pensez que c'est du régionalisme? Vous sentez-vous aussi concernés? Cela concerne tous les citoyens voulant se rendre à la route Jo-Siffert depuis l'autoroute ainsi que tous ceux qui souhaitent entrer en ville par la route du Jura. Pour tous ceux qui ne me croient pas, je vous laisse faire l'expérience un matin vers 7h30. Prenez de quoi vous occuper, un bon café à l'emporter, car l'attente est longue pour faire le dernier kilomètre. Je soutiendrai dès lors fermement cet amendement et vous invite à en faire de même.

Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC). Je déclare mes liens d'intérêts: je suis à nouveau habitant de l'agglomération de Fribourg et je suis un ancien conseiller communal et syndic de la commune de Givisiez, touchée entre autres par l'amendement Ducotterd-Berset. Je salue donc les décisions du Conseil d'Etat, mais regrette finalement qu'il n'ait pas osé proposer cette liaison à l'A12. Parce qu'effectivement, comme l'a dit mon préopinant, on va arriver dans un goulet d'étranglement pour l'accessibilité à l'autoroute. Et là je vais vous donner une information: il y a vingt ans, je rentrais au conseil communal de Givisiez et l'une des premières commissions à laquelle j'ai participé était un groupe de travail piloté par le préfet de la Sarine qui s'appelait «raccordement site Moncor». Il y avait un chef de projet du Service des ponts et chaussées et on a étudié à l'époque avec des ingénieurs toute une série de variantes pour raccorder entre autres la zone industrielle du Grand-Fribourg à l'autoroute. Il y avait différentes variantes, sauf erreur de ma part, la variante 5 avait été retenue, économiquement parlant la plus intéressante. Ce n'est pas celle qu'on vous propose dans cet amendement, c'était une route parallèle à l'autoroute N12, pour raccorder finalement tout le nord du canton et la zone industrielle du Grand-Fribourg à la sortie autoroutière du Lavapesson. Je me rappelle qu'à la fin des études, lorsque on a déposé le rapport, le chef de projet du Service des ponts et chaussées a dit la chose suivante, je me rappelle comme si c'était hier: «Je suis content, on arrive au même résultat que la dernière étude qui date de dix ans». Donc, si vous calculez vingt ans + dix ans, cela fait trente ans. Cela fait longtemps qu'on discute de ce raccordement.

Et aujourd'hui on l'oublie un petit peu, à mon sens c'est un des éléments les plus importants. Etudions donc ce projet, achetons les terrains nécessaires. Encore une fois ce n'est pas donner un blanc-seing, c'est une étude qui permettra aussi d'affiner les coûts et, en temps voulu, de venir avec un crédit. Mais si on attend encore un certain nombre d'années, quand on devra réaliser cette jonction, ce sera peut-être trop tard et on aura vraiment de gros problèmes. Il faut aussi penser à l'économie qui offre des emplois, mais qui a besoin d'être performante. Chers collègues, vous avez compris, je soutiendrai, comme d'autres, fermement cet amendement et je vous demande d'en faire de même.

Berset Solange (PS/SP, SC). Mes liens d'intérêts puisque je n'ai pas encore pris la parole: je vice-préside le comité de la région Fribourg-Nord, projet routier Belfaux-Givisiez. L'amendement déposé demande tout simplement de compléter le décret proposé. En effet, il s'agit pour moi d'une question de cohérence. Il est primordial d'étudier la liaison directe à l'autoroute sur la commune de Givisiez. Cohérence et je le dis, car avec le contournement de Belfaux et l'évitement des barrières de la voie de chemin de fer, on va se retrouver au rond-point de Givisiez complètement bloqué. Il est déjà actuellement surchargé. On n'est pas dans ce Parlement pour dresser les régions les unes contre les autres, mais il faut quand même rappeler que nous sommes là pour donner notre aval à la réalisation des infrastructures répondant à l'évolution démographique de toute la région Fribourg-Givisiez-Granges-Paccot-Belfaux, en y incluant bien évidemment tout ce qui concerne les aménagements de mobilité douce. Si on demande un complément d'étude, M. Kolly, c'est bien justement pour avoir plus d'informations et connaître de manière plus approfondie si cette réalisation est adéquate ou non. Oui à la cohérence et oui au complément de l'étude pour une région qui, je le rappelle, connaît une très forte démographie et qui en plus subit une grande partie du trafic du district du Lac et une grande partie du trafic aussi du district de la Broye. Je vous demande vraiment de soutenir cet amendement qui permettra de compléter l'étude pour une liaison directe entre Givisiez et l'autoroute.

Le Rapporteur. Je remercie tous les intervenants qui ont manifesté leur intérêt pour ajouter l'un ou l'autre projet à ce décret. Toutefois, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à l'entrée en matière, nous avons discuté de ces deux amendements lors de la séance de la commission et en deuxième et troisième lectures, ces amendements ont été refusés, donc je ne peux que vous proposer de maintenir la décision de la commission, c'est-à-dire, de voter ce crédit tel que proposé par le Gouvernement.

Le Commissaire. Le Conseil d'Etat vous invite à soutenir ce décret dans sa version initiale. Je donne encore quelques compléments d'information. Concernant le projet complémentaire de Givisiez, cette deuxième étape, passage souterrain, a été classée en catégorie 2, donc ce n'est pas le premier projet

des 26, puisqu'il a été catégorisé en 2. Il a une très bonne utilité/coût, mais c'est un projet qui sera extrêmement cher, on parle certainement de 70 à 100 millions pour cette réalisation. C'est un rapport utilité-coût qui est plus faible que la suppression du passage à niveau de Givisiez avec la réalisation du pont du Tiguelet, qu'on va traiter tout à l'heure. Dans l'analyse, le Tiguelet présentait un rapport plus important. J'aimerais aussi dire qu'il y a énormément d'investissements qui vont déjà être réalisés dans le secteur de Givisiez. Précisément, on va voter, je l'espère tout à l'heure, le projet du pont du Tiguelet. On va, avec la Confédération, réaliser le déplacement de la gare de Givisiez. C'est un projet de 55 millions de francs qui sera financé par la Confédération. Vous savez que les TPF investissent aussi plus de 120 millions actuellement à Givisiez pour leur centre. Nous discutons à terme de réaliser une couverture à Chamblioux, c'est donc un projet qui va aussi bénéficier à Givisiez. Il y a donc énormément d'investissements prévus à Givisiez ces prochaines années. Il faudra aussi que la commune puisse digérer et suivre tous ces investissements.

Concernant Kerzers, j'ai eu déjà à de nombreuses reprises l'occasion de discuter avec M. le Député Johner. J'ai beaucoup de sympathie naturellement pour son combat. Mais il comprend aussi que le Conseil d'Etat ne pouvait pas présenter aujourd'hui ce projet de Kerzers, puisqu'il est placé en catégorie 4 dans l'analyse des routes de contournement. On n'aurait pas été crédible de venir aujourd'hui avec ce projet en catégorie 4 alors que des projets en 1 ou 2 ne sont pas retenus. Le mauvais classement qui découle de cette étude résulte avant tout du fait qu'on a surtout un trafic local, qu'une route de contournement ne va probablement pas permettre de régler. On a eu néanmoins de nombreux contacts avec la commune depuis plusieurs années et avec l'Office fédéral des routes aussi pour essayer d'améliorer la situation du trafic interne à la localité, en mettant en place notamment un nouveau concept de signalisation développé par le canton et l'OFROU, d'entente avec la commune, pour limiter le trafic de transit dans la localité. Il y a aussi l'aménagement d'un giratoire au carrefour entre la Fräschelgasse et la Moosgasse. Un aménagement définitif en giratoire du carrefour entre la Moosgasse et la route de Münschemir est aussi prévu. Donc il y a beaucoup de choses qui sont prévues pour améliorer la situation. Heureusement pour Kerzers, il y a à proximité aussi une très bonne desservance puisqu'il y a un accès direct à la sortie de l'autoroute. Il y a une très bonne desservance aussi des transports publics sur l'axe Berne-Neuchâtel, notamment par le BLS. Raisons pour laquelle le Conseil d'Etat n'a pas pu retenir à ce stade le projet de Kerzers. S'agissant des deux amendements, je ne vous cache pas que c'est un peu difficile à la dernière minute d'introduire à la louche plusieurs millions de francs sur des études complémentaires de Givisiez et de Kerzers. Il aurait été probablement plus judicieux de déposer des motions qui auraient permis au Conseil d'Etat d'analyser et d'identifier le coût exact de ces études supplémentaires, parce

que là c'est sur la base de simples discussions qu'on introduit X millions à la dernière minute. Cela complexifie aussi le travail qui devra être réalisé par les services et je ne peux donner aucune garantie sur ces montants supplémentaires demandés par le biais d'amendements. Pour ces motifs, je vous invite à faire confiance au Conseil d'Etat et à soutenir les projets tels que présentés et à rejeter ces deux amendements.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). J'ai une correction, ce n'est pas à la louche que le montant a été donné, étant donné que c'est le Service des ponts et chaussées qui nous a donné le montant de Fr. 32 750 000.-.

> Au vote, l'amendement Johner-Etter est accepté par 53 voix contre 36; il y a 8 abstentions.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Andrey Pascal (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Bapst Markus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Bonvin-Sansonrens Sylvie (BR,ACG/MLB), Boschung Bruno (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Colomb Eric (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Décrind Pierre (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Fasel Josef (SE,PDCPBD/CVP-BDP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gander Daniel (FV,UDC/SVP), Grandgrard Pierre-André (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Grandjean Denis (VE, PDC-PBD/CVP-BDP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Linus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Kaelin Murith Emmanuelle (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), KollyGabriel(GR,UDC/SVP), KollyNicolas(SC,UDC/SVP), Krattinger-Jutzen Ursula (SE,PS/SP), Lambelet Albert (SC, PDC-PBD/CVP-BDP), Longchamp Patrice (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Losey Michel (BR,PLR/FDP), Mäder-Brülhart Bernadette (SE,ACG/MLB), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Morand Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Alfons (SE,UDC/SVP), Portmann Isabelle (SE,PLR/FDP), Rauber Thomas (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Schorderet Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Serena Silvio (SE,ACG/MLB), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emmanuel (SE,UDC/SVP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 53.*

Ont voté non:

Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Baechler Marie-Christine (GR,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Castella Romain (GR,PLR/FDP), Clément Pierre-Alain (FV,PS/SP), Collaud Elian (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Corminboeuf-Strehblow Dominique (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Dietrich Laurent (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Ganioz Xavier (FV,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Gasser Benjamin (SC,PS/SP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Hayoz Madeleine (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Laufer Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lehner-Gigon Nicole (GL,PS/SP), Mauuron Pierre (GR,PS/SP), Menoud Marc (GL,UDC/SVP), Menoud Yves (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Piller Benoit (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roubaty François (SC,PS/SP), Schneuwly André

(SE,ACG/MLB), Suter Olivier (SC,ACG/MLB), Thomet René (SC,PS/SP), Vial Jacques (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP). *Total: 36.*

Se sont abstenus:

Bourguet Gabrielle (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Chassot Claude (SC,ACG/MLB), Dafflon Hubert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Mutter Christa (FV,ACG/MLB), Raemy Hugo (LA,PS/SP), Schmid Ralph Alexander (LA,ACG/MLB), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP). *Total: 8.*

> Au vote, l'amendement Berset/Ducotterd est accepté par 46 voix contre 43; il y a 9 abstentions.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Andrey Pascal (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Bapst Markus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Clément Pierre-Alain (FV,PS/SP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Dafflon Hubert (SC,PDCPBD/CVP-BDP), Décrind Pierre (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Dietrich Laurent (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Fasel Josef (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Gander Daniel (FV,UDC/SVP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Grandjean Denis (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Linus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Jordan Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Kaelin Murith Emmanuelle (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Lambelet Albert (SC,PDCPBD/CVP-BDP), Longchamp Patrice (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Losey Michel (BR,PLR/FDP), Menoud Yves (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDCPBD/CVP-BDP), Morand Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Portmann Isabelle (SE,PLR/FDP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Rauber Thomas (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Serena Silvio (SE,ACG/MLB), Vial Jacques (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP). *Total: 46.*

Ont voté non:

Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Baechler Marie-Christine (GR,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,ACG/MLB), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Castella Romain (GR,PLR/FDP), Collaud Elian (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Corminboeuf-Strehblow Dominique (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Ganioz Xavier (FV,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Gasser Benjamin (SC,PS/SP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Hayoz Madeleine (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Lauper Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lehner-Gigon Nicole (GL,PS/SP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Menoud Marc (GL,UDC/SVP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Mutter Christa (FV,ACG/MLB), Piller Alfons (SE,UDC/SVP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roubaty François (SC,PS/SP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,ACG/MLB), Schorderet Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Suter Olivier (SC,ACG/MLB), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Thomet René (SC,PS/SP), Waeber Emmanuel (SE,UDC/SVP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 43.*

Se sont abstenus:

Chassot Claude (SC,ACG/MLB), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Mäder-Brülhart Bernadette (SE,ACG/MLB), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Raemy Hugo (LA,PS/SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schmid Ralph Alexander (LA,ACG/MLB). *Total: 9.*

Le Président. Nous avons entretemps fait les totaux pour pouvoir adopter cet article. Le total final avec les deux adjonctions portent le montant à mentionner à l'article 1 à Frs 34 750 000.-. Juste pour information, nous frisons le montant du referendum obligatoire qui se situe à Fr. 35 390 000.-

- > Modifié selon les amendements Johner-Etter et Berset/Ducotterd.
- > La formulation adoptée est la suivante: «Un crédit d'engagement de 34 750 000 frs est ouvert auprès de l'Administration des finances pour le financement des études de projet, des acquisitions de terrain et des remaniements parcellaires liés aux routes de contournement de Belfaux, Courtepin, Givisiez (liaison A12), Neyruz, Prez-vers-Noréaz, Romont et Chiètres.»

ART. 2 à 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

- > Adoptés.
- > La première lecture est ainsi terminée. Comme il n'y a pas d'opposition, il est passé directement à la deuxième lecture.

Deuxième lecture

ART. 1 à 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

Le Rapporteur. Confirmation de la première lecture.

Le Commissaire. Je ne m'oppose pas au résultat de la première lecture.

Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC). Il faudra juste modifier le titre: on ne parle plus de cinq routes de contournement, mais de sept.

- > Le titre est modifié comme suit: «Décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain de *sept* routes de contournement».
- > Confirmation de la première lecture pour l'ensemble des articles.
- > La deuxième lecture est ainsi terminée. Il est passé au vote final.

Vote final

- > Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, selon les délibérations du Grand Conseil, par 61 voix contre 26. Il y a 3 abstentions.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Andrey Pascal (GR, 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), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Bourguet Gabrielle (VE,PDCPBD/CVP-BDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Butty Dominique (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Castella Romain (GR,PLR/FDP), Chassot Claude (SC,ACG/MLB), Clément Pierre-Alain (FV,PS/SP), Collaud Elian (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Dietrich Laurent (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Fasel Josef (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gander Daniel (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDCPBD/CVP-BDP), Grandjean Denis (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Linus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Madeleine (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA, UDC/SVP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Kaelin Murith Emmanuelle (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Lambelet Albert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lehner-Gigon Nicole (GL,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDCPBD/CVP-BDP), Losey Michel (BR,PLR/FDP), Menoud Marc (GL,UDC/SVP), Menoud Yves (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Morand Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Portmann Isabelle (SE,PLR/FDP), Rauber Thomas (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDCPBD/CVP-BDP), Schorderet Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Thalmann-BolzKatharina (LA,UDC/SVP), Vial Jacques (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR, PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP). *Total: 61.*

Ont voté non:

Baechler Marie-Christine (GR,PS/SP), Bonvin-Sansonrens Sylvie (BR, ACG/MLB), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Corminboeuf-Strehblow Dominique (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Flechtnier Olivier (SE,PS/SP), Ganioz Xavier (FV,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Gasser Benjamin (SC,PS/SP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Lauper Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mutter Christa (FV,ACG/MLB), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Raemy Hugo (LA,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roubaty François (SC,PS/SP), Schmid Ralph Alexander (LA,ACG/MLB), Schneuwly André (SE,ACG/MLB), Suter Olivier (SC,ACG/MLB), Thomet René (SC,PS/SP). *Total: 26.*

Se sont abstenus:

Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Mäder-Brülhart Bernadette (SE,ACG/MLB). *Total: 3.*

—

Projet de décret 2016-DAEC-101

Octroi d'un crédit d'engagement pour la réalisation du projet Tiguelet permettant la suppression du passage à niveau de Givisiez¹

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

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

Entrée en matière

Le Rapporteur. Lors de notre séance du 25 août dernier, nous avons traité ce message accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit pour la réalisation du projet Tiguelet permettant la suppression du passage à niveau de Givisiez. Le montant de ce crédit se monte à Fr. 17 030 000.-. Le 14 novembre 2013, nous accordions un crédit de Fr. 3 850 000.- pour les études et les acquisitions liées au projet de suppression du passage à niveau. Cette fois, nous sommes dans le concret, la réalisation. Dès l'acceptation de ce message, les travaux débuteront dès le mois de novembre pour se terminer avec la mise en service de l'ouvrage prévue en novembre 2018. Le Grand Conseil a déjà compris la pertinence du projet par l'octroi du crédit d'étude. Cette réalisation dans un secteur reconnu comme stratégique par l'agglomération franchira les voies CFF et s'appellera «Pont du Tiguelet». Construit à côté du nouveau centre TPF, ce projet s'inscrit dans le cadre de l'assainissement des passages à niveau des lignes CFF Fribourg-Payerne et TPF Fribourg-Morat. Il est aussi tenu compte de la mobilité douce en intégrant des bandes cyclables dans les deux sens sur toute la longueur du nouveau tracé. L'analyse de risque et le dossier boussole 21 complètent nos informations. Mise à part la problématique du report de circulation sur la route Jo-Siffert et l'annonce que la liaison d'autoroute sera étudiée encore en 2016 – maintenant elle fait partie du projet que nous venons d'accepter –, la Commission des routes et cours d'eau vous propose d'entrer en matière et adopter ce message tel que présenté par le Conseil d'Etat. Je remercie la Direction, l'ingénieur cantonal, les chefs de service pour leur présentation ainsi que toute la Commission pour la clarté et la sérénité des débats. Merci à vous chers collègues.

Le Commissaire. Je remercie la Commission des routes pour son acceptation d'entrée en matière. Ce projet de construction du nouveau pont du Tiguelet s'inscrit effectivement dans la démarche globale de la construction de nouvelles infrastructures sur ce site stratégique de l'Agglomération. Il est notamment nécessaire pour permettre la construction de la nouvelle gare de Givisiez, projet de 55 millions de francs, mené par les CFF et pour lequel on a réussi à convaincre la Confédération d'investir sans délai. Dans un premier temps, ce projet aurait pu être reporté à l'horizon 2030 et finalement

¹ Message et préavis pp. 2252ss.

la Confédération via les CFF et l'Office fédéral des transports, a accepté de réaliser ce déplacement de la gare de Givisiez pour 55 millions de francs, ce qui va permettre naturellement de nous aider dans la mise en œuvre du RER Fribourg-Freiburg. La contrepartie est que l'Etat réalise ce qu'on appelle la route de contournement via la réalisation et la construction de ce pont du Tiguelet. Cet ouvrage va remplacer le passage à niveau dont la fréquence et la durée de fermeture des barrières vont aller précisément croissant avec l'intensification du trafic ferroviaire. Je vous rappelle aussi que le projet du Tiguelet est classé en catégorie 1 dans l'étude des 26 routes de contournement dont les résultats vous sont connus.

Ce Grand Conseil avait accepté en novembre 2013 le crédit d'étude en insistant sur l'importance de ce projet. Le concours d'ingénieur a été lancé et après son développement, le projet du Tiguelet a pu être mis à l'enquête publique en automne 2015. Il sera prochainement approuvé. Les travaux pourraient même débuter cet automne encore. Le montant à la charge de l'Etat est au total de Fr. 20 880 000.– dont une partie est couverte par le crédit d'étude et d'acquisition de terrain voté par ce Grand Conseil en novembre 2013. Ce qui amène donc le Conseil d'Etat à demander un montant de Fr. 17 030 000.– Merci de votre soutien.

Chassot Claude (ACG/MLB, SC). Il y donc trois ans déjà, nous avions accepté un crédit d'étude de 3,85 millions afin de trouver une solution au point chaud que constitue la zone routière de Givisiez et son célèbre passage à niveau, bien connu de tous les automobilistes qui empruntent cette artère. Les idées ont fusé, puisqu'environ 27 projets ont été déposés et celui qui a été retenu, sur lequel nous allons nous prononcer tout à l'heure, a été analysé sous de nombreux aspects et semble être la solution, à savoir la création d'un pont routier. Les différents arguments et réflexions présentés dans le message ont convaincu à l'unanimité les députés de mon groupe. Les objectifs visés par la réalisation du projet sont cohérents et ont retenu notre attention bien entendu. L'alliance centre-gauche acceptera ce crédit d'engagement qui supprimera enfin le passage à niveau cauchemardesque de Givisiez.

Brodard Claude (PLR/FDP, SC). La Commission des finances et de gestion a examiné le présent décret lors de sa dernière séance. La nécessité de ce projet n'a pas été remise en question par notre Commission qui vous recommande donc, sous l'angle financier et à l'unanimité de ses membres, d'accepter ce projet de décret portant sur une dépense de Fr. 17 030 000.–

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique soutiendra effectivement ce projet qui est nécessaire pour la région, pour supprimer la gare de Givisiez et pour faire une vraie ceinture autour de la ville de Fribourg avec la future liaison avec l'autoroute, l'autoroute et la liaison Marly-Matran. Il y a encore une chose qui est un peu floue, c'est notamment la période entre la fin de la construction de ce pont, c'est-à-dire la réelle fermeture du

passage à niveau de Givisiez et l'effective construction de la nouvelle gare. Les piétons et les vélos devront toujours passer au passage à niveau de Givisiez et aujourd'hui on sait que la réalisation de ce passage-là n'est toujours pas réglé. Ensuite, il n'y a pas de réelle décision pour la suppression de la gare de Givisiez, donc on ne sait pas combien de temps ceci peut prendre, ce qui signifie qu'il faut une réelle organisation pour que la mobilité douce puisse passer à cet endroit-là. Ensuite, lorsque la nouvelle gare sera construite, on ne sait pas encore où le chemin piétonnier, partant de la nouvelle gare située en direction de Granges-Paccot, reliera l'endroit de la gare actuelle, là où il y a des emplois, de manière à ce que depuis la nouvelle gare, on puisse rejoindre les places de travail proches de la gare actuelle. Il est nécessaire de vraiment régler avec les CFF ces différents points de manière à ce que le canton ne soit pas pris au dépourvu sans que les CFF aient trouvé de solutions. Le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique soutiendra donc ce décret.

Rodriguez Rose-Marie (PS/SP, BR). Après avoir longuement analysé le message du Conseil d'Etat, le groupe socialiste entre en matière et soutiendra le projet de construction du pont du Tiguelet et la suppression du passage à niveau de Givisiez, pour un peu plus de 17 millions. Nous sommes convaincus de la nécessité et de l'utilité d'un tel projet. Il permettra de fluidifier le trafic extrêmement dense sur cet axe, de s'adapter au déplacement de la gare de Givisiez et à l'augmentation des cadences de trains et finalement il amènera la sécurité des usagers. Le message que nous présente le Conseil d'Etat est déjà bien engagé. Les chiffres formulés sont à plus ou moins 15% de différence, puisque établis sur la base des offres rentrées. Les terrains sont presque tous acquis et les travaux devraient démarrer très vite pour une mise en service prévue en novembre 2018. D'autres points sont à relever, tels que le maintien de la circulation pendant la durée des travaux, la création quand même de deux pistes cyclables, la pose d'un revêtement phonoabsorbant et des mesures de compensation pour les espèces rares et les milieux naturels présents ont été prévues. Le groupe socialiste émet toutefois quelques réserves et se pose encore quelques questions. Lorsque le passage à niveau CFF sera définitivement fermé, les piétons devront effectuer un long détour. Une passerelle ou un passage sous voie, probablement à la charge de la commune de Givisiez, ont été évoqués en Commission mais rien n'est encore acquis. Il est clair qu'une telle réalisation va amener encore plus vite plus de véhicules vers Givisiez et la jonction avec la route Jo Siffert est prévue sous forme de giratoire avec éventuellement des feux pour moduler le trafic. Nous sommes convaincus de la nécessité de l'installation de ces feux pour pouvoir au besoin prioriser les bus ou une partie du trafic. Un dernier regret est le fait qu'une petite partie de la route soit actuellement prévue sans trottoirs, alors que le reste du trajet est sécurisé. On investit ici plus de 17 millions pour améliorer la sécurité des usagers de cette route et on laisse une partie sans trottoirs. Cela semble inconcevable. Il

est clair qu'il faudra que le Conseil d'Etat et ses partenaires trouvent un terrain d'entente quant à son financement. Malgré cela, et je terminerai ainsi mon intervention, le groupe socialiste soutient ce projet dans sa globalité et demande au Conseil d'Etat de faire de son mieux pour finaliser et parfaire les quelques incertitudes.

Glauser Fritz (PLR/FDP, GL). Le groupe libéral-radical a attentivement étudié ce projet de décret. Le projet Tiguelet est la suite logique des discussions de soutien de notre Parlement au crédit d'étude. Ce tronçon est nécessaire pour les raisons suivantes: il complète le futur projet de contournement de Belfaux et de l'accès à la N12. Il est aussi nécessaire pour l'amélioration du trafic des transports publics, pour l'aménagement de la gare de Givisiez et l'abandon du passage à niveau de la route actuelle entre Givisiez et Belfaux. Le projet nous a convaincus, il est prêt, il manque simplement l'approbation du présent projet de décret et le groupe libéral-radical vous invite unanimement à accepter ce projet de décret tel que présenté par le Conseil d'Etat.

Menoud Marc (UDC/SVP, GL). Au nom du groupe de l'Union démocratique du centre, je vous fais part des remarques liées au décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour la réalisation du projet Tiguelet. Ce dernier favorisera la fluidité du trafic routier, mais surtout permettra l'augmentation du trafic ferroviaire sur les axes Fribourg-Payerne et Fribourg-Morat. C'est d'une pierre deux coups. L'ouvrage améliorera la fluidité mais ne délestera pas la charge déjà importante sur la route de Belfaux entre le giratoire Jo-Siffert et le giratoire sur la semi-autoroute de l'A12. Le projet Tiguelet tel que présenté permet la possibilité d'un éventuel raccrochement au contournement sur l'A12. Conclusion, le groupe UDC vous demande d'accepter le décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour la réalisation du projet Tiguelet pour un montant de Fr. 17 030 000.-.

Le Rapporteur. Je vais être bref dans les considérations. Je remercie tous les rapporteurs des groupes qui se sont exprimés en faveur de ce projet. Je confirme que la Commission des routes et cours d'eau vous demande de l'accepter tel qu'il est présenté par le Conseil d'Etat.

Le Commissaire. Je remercie les différents intervenants pour le soutien apporté à ce projet de décret. Je n'ai pas constaté d'opposition. Je précise naturellement que des discussions auront lieu encore avec les partenaires, en particulier avec les CFF et la commune de Givisiez pour faire en sorte que durant cette phase transitoire, les mesures de sécurité soient prises. S'agissant du trottoir c'est une mesure édilitaire que la commune devra analyser.

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

Première lecture

ART. 1

Le Rapporteur. L'article 1 mentionne le montant du crédit d'engagement.

> Adopté.

ART. 2 à 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

> Adoptés.

> La première lecture est ainsi terminée. Comme il n'y a pas d'opposition, il est passé directement à la deuxième lecture.

Deuxième lecture

ART. 1 à 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

> Confirmation de la première lecture.

> La deuxième lecture est ainsi terminée. Il est passé au vote final.

Vote final

> Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, sans modification, par 78 voix sans opposition ni abstention.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC-PBD/CVP-BDP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Baechler Marie-Christine (GR,PS/SP), 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), Butty Dominique (GL,PDC-PBD/CVP-BDP), Castella Romain (GR,PLR/FDP), Chassot Claude (SC,ACG/MLB), Clément Pierre-Alain (FV,PS/SP), Collaud Elian (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Corminboeuf-Strehblow Dominique (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Ducotterd Christian (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fasel Josef (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Fellmann Sabrina (LA,PS/SP), Flechtnier Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Gander Daniel (FV,UDC/SVP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Gasser Benjamin (SC,PS/SP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandirard Pierre-André (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Grandjean Denis (VE,PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz Linus (SE,PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Lauper Nicolas (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Lehner-Gigon Nicole (GL,PS/SP), Mäder-Brülhart Bernadette (SE,ACG/MLB), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Menoud Marc (GL,UDC/SVP), Menoud Yves (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC-PBD/CVP-BDP), Morand Patrice (GR,PDC-PBD/CVP-BDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,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), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Schmid Ralph Alexander (LA,ACG/MLB), Schoenenweid André (FV,PDC-PBD/CVP-BDP), Schorderet Gilles (SC,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Serena Silvio (SE,ACG/MLB), Suter Olivier (SC,ACG/MLB), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Thévoz Laurent (FV,ACG/MLB), Thomet René (SC,PS/SP), Vial Jacques (SC,PDC-PBD/CVP-BDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 78.*

—

Motion 2016-GC-10 Pierre-Alain Clément Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (permis de construire)¹

Retrait

Clément Pierre-Alain (PS/SP, FV). Quelques instants encore de votre bienheureuse attention. Je suis évidemment déçu en ayant pris acte de la réponse du Conseil d'Etat, que ce dernier refuse l'idée de créer une base légale afin de déléguer aux communes qui le souhaitent et qui en ont les moyens techniques, la compétence de délivrer des permis de construire. Cependant, je constate que dans l'ensemble de sa réponse, une réponse que j'admetts fournie et argumentée, le Conseil d'Etat reconnaît et comprend le souci légitime de faire des propositions concrètes afin d'alléger la charge de travail de l'administration cantonale, en particulier du SECA et des préfectures et qu'il n'est pas, dit-il, opposé à examiner la question dans le cadre du désenchevêtrement des tâches. Je constate donc que, malgré l'invitation du Conseil d'Etat à refuser la transmission de cette motion, ce dernier apporte des réflexions et quelques ouvertures. Dans ce contexte, le verre étant à moitié plein, mais restant quand même malheureusement à moitié vide, afin de peaufiner encore la réflexion et d'adapter ma démarche pour une intervention ultérieure, je retire ma motion.

> Cette motion étant retirée, l'objet est liquidé.

Motion d'ordre

Le Président. Je suis saisi d'une motion d'ordre qui arrive sur mon bureau maintenant de M. le Député Pierre Mauron. Conformément à l'article 85 al. 3, la motion d'ordre est traitée tout affaire cessante. Donc nous allons traiter cette motion d'ordre. Je donne la parole à M. le Député Pierre Mauron.

Mauron Pierre (PS/SP, GR). Quelle manière de procéder! J'ai dit que je déposais cette motion d'ordre le vendredi matin à 8h30. Vous m'avez demandé, pour des questions d'organi-

sation, de vous la faire parvenir avant. Dans ce cas, je la retire et je la déposerai demain matin à 8h30.

Le Président. Je prends acte du retrait. Nous la traiterons demain matin, mais cela ne me simplifie pas tout à fait l'organisation de notre matinée de demain.

Nous sommes donc arrivés au terme du programme de cette matinée. Je vous souhaite un excellent appétit et vous donne rendez-vous demain matin.

—

> La séance est levée à 12h.

Le Président:

Benoît REY

Les Secrétaires:

Mireille HAYOZ, secrétaire générale

Marie-Claude CLERC, secrétaire parlementaire

—

¹ Déposée et développée le 5 février 2016, BGC février 2016, pp. 445ss; réponse du Conseil d'Etat le 21 juin 2016; BGC septembre 2016, pp. xxxx.