

Burgener Woeffray (FV, PS/SP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Butty (GL, PDC-PBD/CVP-BDP), Castella D. (GR, PLR/FDP), Chassot (SC, ACG/MLB), Collaud (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Collomb (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Corminbœuf (BR, PS/SP), Doutaz (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Duc (BR, ACG/MLB), Ducotterd (SC, PDC-PBD/CVP-BDP), Emonet (VE, PS/SP), Fasel J. (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Frossard (GR, UDC/SVP), Gander (FV, UDC/SVP), Ganioz (FV, PS/SP), Garghentini Python (FV, PS/SP), Girard (GR, PS/SP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Grandgirard (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Grandjean (VE, PDC-PBD/CVP-BDP), Hänni-Fischer (LA, PS/SP), Hayoz (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick (LA, UDC/SVP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Ith (LA, PLR/FDP), Jelk (FV, PS/SP), Jendly (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Johnner-Etter (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Kaelin Murith (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Kolly G. (GR, UDC/SVP), Kolly N. (SC, UDC/SVP), Kolly R. (SC, PLR/FDP), Krattinger-Jutzet (SE, PS/SP), Lehner-Gigon (GL, PS/SP), Losey (BR, UDC/SVP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Mesot (VE, UDC/SVP), Meyer Loetscher (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Morand (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Page (GL, UDC/SVP), Peiry (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Piller B. (SC, PS/SP), Pythoud-Gaillard (GR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Rapporteur (,), Rauber (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Riedo (LA, PDC-PBD/CVP-BDP), Rime (GR, PS/SP), Rodriguez (BR, PS/SP), Roubaty (SC, PS/SP), Savary-Moser (BR, PLR/FDP), Schäfer (SE, ACG/MLB), Schläfli (SC, UDC/SVP), Schoenenweid (FV, PDC-PBD/CVP-BDP), Schopfer (LA, PLR/FDP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP), Schuwey (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC-PBD/CVP-BDP), Stempfel-Horner (LA, PDC-PBD/CVP-BDP), Sutter (SC, ACG/MLB), Thalman-Bolz (LA, UDC/SVP), Thévoz (FV, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP), Vial (SC, PDC-PBD/CVP-BDP), von Dach (LA, PDC-PBD/CVP-BDP), Waeber (SE, UDC/SVP), Wassmer (SC, PS/SP), Zadory (BR, UDC/SVP), Zosso (SE, UDC/SVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 88.*

—

Motion M1132.11 Vincent Brodard/Hans-Rudolf Beyeler (pour des transports publics attractifs dans tout le canton/pour un horaire cadencé intégral)¹

Prise en considération

Brodard Vincent (PS/SP, GL). Notre motion a été appuyée, à l'époque, par 36 cosignataires provenant de tous les partis. J'y vois un signe que le constat qui a été posé est partagé par une grande partie de cette Assemblée. Ce constat, quel est-il? Celui d'un certain attentisme, voire d'une timidité face à une réalité qui devrait justement être le moteur d'une avancée significative en termes d'offres en transports publics. En effet, dans ce domaine, c'est l'offre qui suscite la demande et pas l'inverse. Mesdames, Messieurs, chères et chers collègues, les statistiques d'utilisation des transports publics sont basées sur des sondages qui datent du recensement de l'an 2000, voire d'un micro-recensement fait en 2005, et vous

reconnaissez avec moi que, durant cette décennie, la population fribourgeoise a beaucoup augmenté et les habitudes en termes de mobilité ont évolué. Cependant, la part des transports publics n'a pas suivi. Pourquoi? Sans doute parce que l'offre disponible, en dehors des grands axes ferroviaires, ou l'ancienne liaison directe Bulle-Fribourg ne permet pas de renoncer à la voiture. Le RER en place aujourd'hui constitue une première réponse à ce défi, mais cela ne suffira pas. A la lecture de la réponse du Gouvernement à notre motion, on ne peut qu'être déçu par la vacuité de l'argumentation. Il ne suffit pas d'invoquer le RER et ses différentes étapes pour éliminer le problème posé par les motionnaires. L'immense attente de la population envers ses transports publics est illustrée par les très nombreuses interventions parlementaires dans cette salle qui abordent ces questions, mais aussi par les pétitions, les lettres de lecteurs et autres interventions de nos concitoyens, lesquels n'attendent qu'une amélioration de l'offre pour en profiter. Amélioration de l'offre, les entreprises de transports publics y sont prêtes. Les TPF, l'un des quatre piliers de l'économie fribourgeoise, ont engagé récemment des moyens importants en termes d'investissements, de projets d'étude et de ressources humaines pour étudier une amélioration de l'offre en transports publics régionaux par bus. Quelles réponses le Conseil d'Etat et son Service de la mobilité donnent-ils à ces efforts? «Attendez, on réfléchit, on calcule.» Ce n'est pas ainsi, chères et chers collègues, que l'on va dynamiser les transports publics dans notre canton. M. le Conseiller d'Etat, avez-vous déjà parlé de ces projets avec la direction des TPF? J'aimerais un bref instant quitter mon statut de parlementaire et prendre ma casquette syndicale, vous me le permettez: savez-vous que, depuis l'introduction du RER, les chauffeurs de bus TPF qui, auparavant, effectuaient notamment des courses entre Bulle et Fribourg, ou ailleurs, ont perdu une grande partie de leur volume d'activité? Il en résulte des détériorations de leurs horaires de travail qui leur imposent des journées qui commencent à 6 heures pour se terminer vers 20 heures, mais qui ne comptent qu'à peu près 6 heures de travail effectif, cela en raison de la répartition sur les heures de pointe des courses à effectuer. Si l'on augmente intelligemment l'offre en proposant à terme un horaire cadencé sur les lignes régionales, on permettra une répartition plus rationnelle de ces effectifs de personnel et il en résultera des économies de fonctionnement non négligeables. J'aimerais, à ce stade, apporter une précision sur la définition de l'horaire cadencé intégral tel qu'il figure dans le texte de la motion. L'horaire cadencé intégral signifie qu'on propose au minimum un aller-retour chaque heure entre 6 heures et 22 heures. C'est cela qu'on appelle, dans le jargon, un horaire cadencé intégral. On peut faire mieux, bien entendu: il existe déjà aujourd'hui des cadences semi-horaires, mais c'est cela qui correspond à la définition. Je termine en vous disant qu'à

¹ Déposée et développée le 9 septembre 2011, BGC septembre 2011 pp. 1772ss.; réponse du Conseil d'Etat le 3 avril 2012, BGC pp. 1069ss.

la lecture de cette motion, vous avez remarqué qu'il n'y a pas de calendrier, il n'y a pas de planification stricte, il n'y a pas de chiffres articulés. Nous avons volontairement laissé au Gouvernement la liberté de déterminer les étapes de ces futures améliorations que l'on souhaite. Le soutien à notre motion doit dès lors être compris comme une impulsion politique de ce Parlement en faveur d'un objectif lointain. Nous savons très bien que de tels projets ne se réalisent pas d'un instant à l'autre. Cette vision à long terme dont nous parlons dans la motion prend tout son sens. C'est une décision politique dans le sens noble du terme et je vous remercie d'avance de soutenir cette motion.

Grandgirard Pierre-André (*PDC/CVP, BR*). Dans la motion 1132.11, les députés Vincent Brodard et Hans Rudolf Beyeler demandent des transports publics attractifs dans tout le canton par l'offre, à terme, d'une cadence horaire intégrale.

Après lecture et analyse de cette motion, le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique est convaincu que cette demande arrive tard, trop tard, dans le cadre d'un processus déjà bien engagé. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat rappelle les trois points suivants: la mise en service du RER Fribourg-Freiburg en deux étapes, l'adaptation à la cadence semi-horaire des dessertes régionales et locales des lignes de bus et l'amélioration de la ligne Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux via la variante du RER Sud.

Les règles de la participation de la Confédération au financement du trafic régional, en cas de mise en cadence horaire systématique de toutes les lignes, provoqueraient une augmentation des coûts annuels à la charge du canton de 25 à 30 millions de francs. Le Conseil d'Etat considère que la motion conduirait à un gaspillage des ressources et à une perte partielle du soutien fédéral. Il propose de rejeter la motion, ce que le groupe démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique soutient à l'unanimité.

Piller Benoît (*PS/SP, SA*). Il faut tout d'abord, comme l'ont fait mes prédécesseurs, louer la réalisation du RER qui relie Bulle à Fribourg, en passant par Romont, faut-il le préciser. Il faut souligner la deuxième étape qui est en route et qui reliera Estavayer-le-Lac par Payerne.

Ceci dit, pourquoi s'arrêter en si bon chemin? Certes, la question du subventionnement des lignes par la Confédération n'est pas à négliger et les limites de fréquentation, telles qu'imposées, sont parfois difficiles à atteindre, mais nous sommes dans un cercle de l'offre et de la demande. Dans la théorie de l'évolution, deux pensées se confrontaient. Est-ce l'usage qui crée l'organe ou l'organe qui crée l'usage? Je laisse-

rai Charles Darwin et Jean-Baptiste de Lamarck à leurs cogitations, car, dans notre cas, il est clair et non contesté que c'est la ligne qui crée le passager. Pas de ligne, pas de passager! Fribourg a l'une des croissances démographiques les plus fortes de Suisse. Alors, voulons-nous vraiment des centres urbains congestionnés par les voitures qui se meuvent au pas? Pour freiner l'usage de la voiture individuelle, pour encourager les pendulaires à sauter dans le train, offrons-leur des cadences attractives! L'expérience récente de l'Agglomération de Fribourg a montré que, lorsque la cadence était augmentée, la fréquentation par bus augmentait, elle aussi.

Comme l'a dit le motionnaire, la cadence horaire intégrale est à planifier sur le long terme; il n'y a pas de délai imposé. Dès lors, donnons-nous le temps et les moyens, mais allons dans cette direction et acceptons cette motion. Le groupe socialiste vous demande donc de la soutenir.

Gander Daniel (*UDC/SVP, FV*). Le groupe de l'Union démocratique du centre a pris connaissance avec attention de la motion Brodard/Beyeler pour des transports publics attractifs avec horaire cadencé intégral dans tout le canton. Si la motion part d'une bonne intention, elle ne tient pas compte de la décision du Conseil d'Etat de la mise sur pied, en deux étapes majeures, du RER Fribourg-Freiburg. En effet, la première a consisté, en décembre 2011, à l'ouverture de la liaison Bulle–Romont–Fribourg et la deuxième, dès 2014, verra l'introduction de la cadence semi-horaire sur les lignes régionales Yverdon–Payerne–Fribourg, Romont–Fribourg et Neuchâtel–Morat–Fribourg. En fonction des cadences des RER, il est prévu également d'adapter les lignes de bus. La planification est déjà en cours, sous la responsabilité du Service de la mobilité.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a chargé la direction des Transports publics fribourgeois d'étudier l'amélioration de la desserte sur la ligne RER Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux. Le résultat des travaux a été présenté en décembre 2011 au Conseil d'Etat et une première étape de réalisation est envisagée dès décembre 2012. Il est à relever que le financement du trafic régional par la Confédération est soumis au respect des règles fixées dans la législation et qu'une directive de l'Office fédéral des transports fixe le degré minimal de couverture des frais pour les lignes de bus. Or, actuellement, la plupart des lignes respectent juste les conditions fixées par la Confédération. Une augmentation des prestations signifierait une perte de soutien. Ainsi, la mise en cadence horaire systématique des lignes de bus augmenterait les coûts annuels d'environ 25 à 30 millions francs à charge du canton. Il est évident que les trains et les bus ne sont avantageux que s'ils transportent un nombre élevé de voyageurs. Le Conseil d'Etat est

d'avis que cet équilibre est indispensable pour assurer une utilisation rationnelle des ressources financières.

Dès lors, et comme l'a dit le Conseil d'Etat, une majorité du groupe de l'Union démocratique du centre propose de rejeter cette motion afin d'éviter le gaspillage des ressources et la perte partielle du soutien de la Confédération.

Castella Didier (PLR/FDP, GR). Le groupe libéral-radical a étudié avec intérêt la motion Brodard/Beyeler. Si l'intention est en soi louable, il s'étonne de la légèreté du contenu. Le but de la motion étant d'obliger le Conseil d'Etat à élaborer un projet de modification de la Constitution, d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance parlementaire, on peut légitimement s'attendre à ce que l'on fasse référence à la loi que l'on entend modifier ou créer; tel n'est pas le cas. D'autre part, les conséquences financières pour le canton – les communes, précisons-le, seraient également touchées – semblent disproportionnées par rapport à une amélioration potentielle difficile à évaluer pour les utilisateurs.

D'un point de vue environnemental, la circulation supplémentaire de véhicules, même s'il s'agit de transports publics, n'est pas de nature à réduire les émissions de CO₂, surtout si les courses s'effectuent à vide.

Dès lors, nous nous rallions à l'argumentation du Conseil d'Etat et c'est à l'unanimité que le groupe libéral-radical vous propose de rejeter cette motion par manque de précision, motion probablement déposée de manière précipitée en période électorale.

Fasel-Roggo Bruno (ACG/MLB, SE). In unserer Fraktion haben wir die vorliegende Motion der Kollegen Brodard/Beyeler diskutiert. Aus folgenden Gründen unterstützen wir die Motion: Das gesamte ÖV-Netz des Kantons muss einen integralen Taktfahrplan anbieten, sowohl für den Süden, der bereits nach Takt fährt, als auch für den übrigen Kanton. Es darf nicht vergessen werden, dass auch der übrige Kanton dazu gehört. Dabei denke ich auch an die Busverbindungen im Sense-Oberland. Wir müssen den Mut haben, die Ökobilanz konkret zu verbessern, damit CO₂-Emissionen verringert werden. Wir können nicht nur mit Lippenbekenntnissen von der Senkung des Energieverbrauchs und der Förderung sauberer Energien sprechen. Wir müssen uns grundsätzlich die Frage stellen: Sind wir bereit, in unserem Kanton etwas für Mensch und Natur in Bezug auf das ÖV-Netz zu unternehmen – was für den Staat natürlich Zusatzkosten bedeutet – oder lassen wir es wie bisher? Mit anderen Worten: Wir treten an Ort. Die Antwort überlasse ich Ihnen, geschätzte

Kolleginnen und Kollegen. Ich bitte Sie, die Motion anzunehmen.

Ropraz Maurice, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Je remercie les différents intervenants qui se sont exprimés au sujet de cette motion, en particulier les porte-paroles des groupes démocrate-chrétien – bourgeois-démocratique, de l'Union démocratique du centre et libéral-radical qui, à l'instar du Conseil d'Etat, proposent de rejeter cette motion. Le Conseil d'Etat s'est d'ailleurs posé la question de savoir si cette motion était en soi recevable, puisque les motionnaires n'ont pas indiqué quelle loi ils souhaitaient modifier. Le Conseil d'Etat n'a pas voulu faire de formalisme et, comme vous l'avez vu, est entré sur le fond.

Il faut rappeler que le Gouvernement s'engage dans une politique de développement soutenu des transports publics dans le canton. On l'a dit, la concrétisation de la première étape du RER Fribourg-Freiburg en est la preuve la plus tangible. La mobilité est clairement une priorité pour Fribourg.

La deuxième étape interviendra en 2014 avec l'introduction de la cadence semi-horaire sur toutes les lignes ferroviaires régionales à destination du centre cantonal, à savoir les lignes Yverdon-les-Bains-Estavayer-le-Lac-Payerne-Fribourg, Romont-Fribourg et Neuchâtel-Chiètres-Morat-Fribourg. Les lignes de bus régionales et locales seront adaptées en fonction des modifications générées par la mise en place du RER Fribourg-Freiburg afin de permettre à leurs usagers de bénéficier d'une chaîne de transport continue.

Sur la ligne de chemin de fer à voie étroite Bulle-Châtel-St-Denis-Palézieux, la desserte sera nettement améliorée grâce à une cadence à la demi-heure et à la mise en circulation de trains accélérés entre Palézieux et Bulle. Une première étape de ce projet du RER Sud, largement plébiscité d'ailleurs par la grande majorité des communes concernées, sera mise en place fin 2012, en lien avec l'Horaire Romandie 2013 des CFF et ses conséquences pour les conditions de correspondances à Palézieux.

Je suis personnellement, ainsi que mon Service de la mobilité, en contact régulier avec les TPF et, M. le Motionnaire, vous aurez l'occasion de prendre bientôt connaissance de l'amélioration de l'horaire 2013 proposée dans le cadre de la publication envisagée ces prochaines semaines.

Cependant, afin d'assurer une utilisation rationnelle des ressources financières, éviter aussi – il faut le dire – des pollutions inutiles, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il est indis-

pensable que l'offre soit en adéquation avec la demande potentielle. Lorsqu'il n'y a pas d'utilisateurs virtuels, il est superflu d'investir dans une desserte qui est jugée inutile et qui ne sera pas précisément utilisée. Outre les impacts environnementaux engendrés par la circulation de transports publics sous-utilisés, la participation de la Confédération au financement du trafic régional est également soumise à des exigences minimales de rentabilité, lesquelles sont fixées par l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs. La mise à la cadence horaire systématique de toutes les lignes de transports publics aurait donc pour conséquence de diminuer la rentabilité de ces lignes. Elle signifierait aussi la suppression de ce financement fédéral bienvenu. On a d'ailleurs estimé, avec le Service de mobilité, que les coûts annuels supplémentaires à la charge du canton s'élèveraient effectivement entre 25 et 30 millions de francs.

Au vu de ces arguments, le Conseil d'Etat considère que la proposition des motionnaires, certes louable, conduirait à un gaspillage des ressources tant énergétiques que financières.

Pour ces motifs, je vous propose de rejeter la motion.

- > Au vote, la prise en considération de cette motion est refusée par 47 voix contre 32. Il y a 5 abstentions.

Ont voté oui:

Affolter (LA, PS/SP), Berset (SC, PS/SP), Bonny (SC, PS/SP), Brodard V. (GL, PS/SP), Burgener Woeffray (FV, PS/SP), Chassot (SC, ACG/MLB), Corminboeuf (BR, PS/SP), Duc (BR, ACG/MLB), Emonet (VE, PS/SP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Ganioz (FV, PS/SP), Garghenti Python (FV, PS/SP), Hänni-Fischer (LA, PS/SP), Jelk (FV, PS/SP), Lehner-Gigon (GL, PS/SP), Longchamp (GL, PDC-PBD/CVP-BDP), Losey (BR, UDC/SVP), Mauron (GR, PS/SP), Piller B. (SC, PS/SP), Pythoud-Gaillard (GR, PS/SP), Repond (GR, PS/SP), Rime (GR, PS/SP), Rodriguez (BR, PS/SP), Roubaty (SC, PS/SP), Schafer (SE, ACG/MLB), Schläfli (SC, UDC/SVP), Schnyder (SC, PS/SP), Sutter (SC, ACG/MLB), Thévoz (FV, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP), Wassmer (SC, PS/SP), Zosso (SE, UDC/SVP). *Total: 32*

Ont voté non:

Ackermann (SC, PDC-PBD/CVP-BDP), Andrey (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Bapst (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Bertschi (GL, UDC/SVP), Boschung (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Bosson (GL, PDC-PBD/CVP-BDP), Bourguet (VE, PDC-PBD/CVP-BDP), Brodard C. (SC, PLR/FDP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Castella D. (GR, PLR/FDP), Collaud (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Collomb (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Doutaz (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Ducotterd (SC, PDC-PBD/CVP-BDP), Fasel J. (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Gander (FV, UDC/SVP), Glauser (GL, PLR/FDP), Grandgirard (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Grandjean (VE, PDC-PBD/CVP-BDP), Hayoz (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Herren-Schick (LA, UDC/SVP), Ith (LA, PLR/FDP), Jendly (SE, PDC-PBD/CVP-BDP), Johner-Etter (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Kaelin Murith (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Kolly N. (SC, UDC/SVP), Kolly R. (SC, PLR/FDP), Menoud (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Meyer Loetscher (BR, PDC-PBD/CVP-BDP), Morand (GR, PDC-PBD/CVP-BDP), Page (GL, UDC/SVP), Peiry (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Rauber (SE, PDC-

PBD/CVP-BDP), Riedo (LA, PDC-PBD/CVP-BDP), Savary-Moser (BR, PLR/FDP), Schoenenweid (FV, PDC-PBD/CVP-BDP), Schopfer (LA, PLR/FDP), Schorderet E. (SC, PDC-PBD/CVP-BDP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC-PBD/CVP-BDP), Stempfel-Horner (LA, PDC-PBD/CVP-BDP), Vial (SC, PDC-PBD/CVP-BDP), von Dach (LA, PDC-PBD/CVP-BDP), Waeber (SE, UDC/SVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 47.*

Se sont abstenus:

Frossard (GR, UDC/SVP), Kolly G. (GR, UDC/SVP), Mesot (VE, UDC/SVP), Schuwey (GR, UDC/SVP), Thalmann-Bolz (LA, UDC/SVP). *Total: 5.*

- > Cet objet est ainsi liquidé.

—

Elections

Résultats des scrutins organisés en cours de séance

Un membre du Conseil de la magistrature

Bulletins distribués: 94; rentrés: 92; blancs: 12; nuls: 6; valables: 74; majorité absolue: 38.

Est élue pour une durée individuelle de cinq ans *M^{me} Wanda Suter*, à Fribourg, par 74 voix.

Un membre du Conseil de la magistrature (réélection)

Bulletins distribués: 97; rentrés: 95; blanc: 1; nul: 0; valables: 94; majorité absolue: 48.

Est élu pour une durée individuelle de cinq ans *M. Michel Chevalley*, à Tatroz, par 94 voix.

Trois membres du Conseil d'administration de la BCF

Bulletins distribués: 92; rentrés: 90; blanc: 0; nul: 0; valables: 90; majorité absolue: 46.

Sont élus *M. Markus Ith*, à Murten, par 78 voix, *M^{me} Solange Berset*, à Belfaux, par 67 voix et *M. Jean-Louis Romanens*, à Sorens, par 62 voix.

Il y a 12 voix éparses.

—