

Motion M1073.09 Edgar Schorderet/Gilles Schorderet

(liaison Marly-Matran et aménagement de l'axe actuel Marly-Fribourg en faveur des transports publics)¹

Retrait

Schorderet Edgar (*PDC/CVP, SC*). Ce qui compte dans ce dossier de liaison Marly-Matran, ce sont des actions concrètes et l'efficacité pour mener à bien ce projet. Toute discussion dans cette salle sur la recevabilité ou l'irrecevabilité de notre motion risque de tourner en palabres stériles.

Compte tenu de la promesse ferme que M. le Conseiller d'Etat Georges Godel nous a faite sur sa volonté de poursuivre sérieusement les études – et il vient de nous le dire tout à l'heure qu'il ne fait pas de promesses qu'il ne peut pas tenir (j'oublierai pour l'anecdote les 500 francs qui deviennent 300 francs) – compte tenu de son engagement d'attribuer: «très prochainement un mandat d'étude à un bureau d'ingénieurs pour optimiser le tracé et d'en estimer le coût réel», nous avons décidé de retirer notre motion afin de laisser travailler le Conseil d'Etat sereinement sur un projet qu'il a lui-même qualifié de composante importante du système de transports dans l'agglomération fribourgeoise.

Nous remercions très sincèrement le nombre impressionnant de députés qui ont montré leur soutien à ce projet en cosignant la motion.

Godel Georges, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Tout d'abord, permettez-moi de remercier les motionnaires pour le retrait de cette motion. Puisqu'il y a retrait, je n'ai pas besoin d'argumenter l'irrecevabilité. Néanmoins, comme l'a dit le député Schorderet, il attend que ça bouge tout de même. J'aimerais rappeler ce que nous avons répondu, une variante de tracé entre Marly et Posieux sera étudiée. A cet effet, un appel d'offres a été lancé et les appels d'offres sont attendus par mes services de la part des mandataires pour le 16 octobre. La situation est donc claire.

Néanmoins, j'aimerais aussi rappeler ce que nous avons répondu. Le Conseil d'Etat est favorable à la réalisation des mesures préconisées par l'étude «Trafic et opportunité» validée par le comité de pilotage en date du 30 mars 2009, à savoir une première étape, l'amélioration de l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce en étroite collaboration avec l'agglomération. Là, je crois qu'il faut le dire clairement, maintenant, l'agglomération s'est mise en place. Cette agglomération doit prendre le leadership pour réaliser ses éléments de transports publics et de mobilité, bien sûr, avec les services de l'Etat, en particulier avec le Service des transports.

– La motion est retirée par ses auteurs. Cet objet est ainsi liquidé.

Postulat P2055.09 Daniel Gander/Elian Collaud

(étude de faisabilité et réalisation)²

Retrait

Gander Daniel (*UDC/SVP, FV*). La réponse qui nous est transmise n'a, semble-t-il, pas provoqué de grands débats au sein de la DAEC. Elle fait montre de recherches peu conséquentes de la part des responsables de l'administration. L'étude que nous demandions ne devait pas donner des résultats immédiats mais permettre évidemment d'analyser tous les paramètres afin d'améliorer la circulation routière du secteur de la Poya et, par le fait même, celle du centre-ville. L'étude devait aussi montrer qu'il était possible de parvenir à une meilleure qualité de vie des habitants et des riverains des axes routiers.

Pourquoi un tel empressement à répondre négativement alors même que tous les acteurs intéressés par ladite étude et par le projet n'ont pas été contactés? N'aurait-il pas été plus judicieux de se pencher plus attentivement sur l'étude et le projet en tenant compte de l'extension incessante du trafic motorisé et du développement permanent de la démographie et la densification de l'habitat en ville et dans l'agglomération?

Force est de constater que le principal refus de ce projet provient spécialement de son financement. Même s'il est imposant et onéreux, il semble être réalisable et moins coûteux que ce qui est avancé dans la réponse qui nous est parvenue. En effet, un demi-milliard c'est payer cher pour un trajet d'à peine deux kilomètres. Pour notre part, nous pensons que la moitié suffirait largement. De plus, l'Etat n'assumerait pas seul le coût de ce projet. Il y a d'autres partenaires et même la Confédération. Alors pourquoi tant de frilosité de la part des responsables de l'administration? Certes, ils ont d'autres sujets et d'autres dossiers plus importants à traiter actuellement mais nous ne comprenons pas exactement le pourquoi de ce refus d'entrer en matière. C'est regrettable car gouverner, c'est prévoir! Prévoir, c'est anticiper sur l'avenir! Anticiper, c'est réaliser des projets utiles pour le bien de toute la collectivité!

Vous nous autoriserez encore à revenir sur les remarques formulées dans votre réponse. Elles démontrent quelques contradictions intéressantes. En effet, lorsqu'il est dit que les services de l'administration vont créer, en maintenant la situation actuelle, des conditions favorables à la coexistence de tous les usagers, il semble déjà ignorer que le projet apporterait cette solution par une diminution importante du trafic allant vers le centre et au centre-ville. D'autre part, cette réalisation, si elle est contraire à ce qui est attendu des agglomérations, permettra, si elle devenait effective, de maîtriser les nuisances dues au trafic routier, au bruit, à la qualité de l'air. Elle donnera aussi la possibilité de réaffecter l'espace public pour tous les autres usagers et comme cela est tant demandé par certaines associations. Elle concourra aussi à une amélioration évidente de la qualité de vie de tous les habitants du centre-ville.

¹ Déposée et développée le 8 mai 2009, *BGC* p. 791; réponse du Conseil d'Etat le 1^{er} septembre 2009, *BGC* p. 1795.

² Déposé et développé le 28 mai 2009, *BGC* p. 1159; réponse du Conseil d'Etat le 15 septembre 2009, *BGC* p. 1813.