

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.

Etant donné votre réponse négative, qui nous est transmise, nous avons décidé de retirer, avec regrets, notre postulat.

Godel Georges, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. J'ai bien entendu les remarques qu'a faites M. le Député Gander. Mais, s'il était tellement convaincu, il ne devrait pas retirer ce postulat! J'aimerais simplement lui rappeler que la philosophie a changé. Vous savez que le concept de circulation de l'agglomération de Fribourg est différent. Il a été établi. Il est indiqué à la page 2, respectivement au début de la page 3. Je crois que la situation est claire. M. le Député, vous avez affirmé que «gouverner, c'est prévoir». Vous avez parfaitement raison et j'adopte cette philosophie! Mais gouverner, c'est prévoir, encore une fois, vous avez raison, mais c'est aussi de ne pas faire des promesses qu'on ne peut pas tenir! Concrètement, je suis opposé à faire des études dans tous les sens pour «faire bien dans le paysage» alors qu'on sait qu'on ne pourra pas tenir ses promesses. J'ai, dans mes services, un nombre impressionnant de postulats qui ont été acceptés – y compris des miens d'ailleurs – mais nous savons que nous n'aurons jamais les moyens de les réaliser. J'ai, chaque semaine, voire chaque mois, des syndics, des députés qui interviennent chez moi en disant: «Quand c'est que vous allez réaliser la route de contournement de Salvenach, de Kerzers, de Farvagny, de Vuisternens» – ça, c'est la mienne, avec le député Morand! Eh bien, concrètement, je vais donner une réponse à plusieurs postulats! Je vous le dis déjà, je ne pourrai pas satisfaire tout le monde mais nous allons présenter une conceptions globale en 2011 sur ce qu'on va faire dans ce canton. Faire des promesses d'étudier et dépenser pour des études, ce n'est pas l'objectif. L'objectif, c'est d'avoir un concept global sur l'ensemble du canton et une fois que nous aurons ce concept global, on définira les priorités de réalisation en fonction des moyens financiers de l'Etat.

– Le postulat est retiré par ses auteurs. Cet objet est ainsi liquidé.

Postulat P2047.09 Christian Ducotterd/ Charles de Reyff (concept global des transports publics dans l'agglomération fribourgeoise)¹

Prise en considération

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Notre canton possède un réseau ferroviaire qui doit être amélioré, tant au niveau des infrastructures que des cadences, afin de rester concurrentiel et même devenir plus attractif que la mobilité motorisée individuelle entre la capitale et ses pôles économiques cantonaux. La mise en place d'un réseau express régional (RER) permet-

trait d'atteindre le but d'une meilleure desserte ferroviaire à terme. Un accent particulier doit être mis sur les infrastructures ferroviaires liant les différentes villes à notre canton et à sa capitale. Un engagement ferme des collectivités publiques devra être fourni à la Confédération afin de bénéficier de subventions fédérales conséquentes dans le cadre du fonds fédéral pour les infrastructures.

Pour l'agglomération de Fribourg, nous relevons de nombreux objets qui sont en projet ou qui sont déjà intégrés dans le plan existant. D'autres devraient être étudiés. Nous notons par exemple:

- le RER fribourgeois;
- le dédoublement de la voie ferroviaire entre Givisiez et Fribourg, qui permettrait d'augmenter considérablement la cadence des trains en provenance et en destination de Payerne–Yverdon ainsi que de Morat–Neuchâtel;
- le déplacement de la halte de Givisiez dans le secteur de la Faye;
- la construction d'une halte de Granges–Paccot, secteur Agy, qui permettrait aux utilisateurs en provenance du nord du canton de se rendre dans ce secteur sans passer par le centre-ville, ce qui rend l'utilisation du train fortement plus attrayante; ceci permettrait bien sûr aussi aux usagers provenant de cette région nord d'utiliser cette halte et pas uniquement des trains qui proviennent de Berne, étant donné qu'actuellement la première gare de Saint-Léonard est prévue sur le tronçon provenant de la Suisse alémanique;
- la construction d'une halte d'Avry, absolument nécessaire suite à la construction du cycle d'orientation de Sarine-Ouest ainsi que pour la population de la région; ceci est urgent à la suite de la construction de ce CO et avait déjà été promis lors de cette construction; il avait influencé bien sûr le choix de l'emplacement pour le CO à Avry;
- la mise sur pied d'un système de transport public efficace, en site propre, entre la gare de Fribourg et Marly.

Par ce postulat, nous demandons qu'une étude soit faite afin d'optimiser les transports publics entre les différentes régions du canton et sa capitale. Le rapport résultant du postulat doit permettre de contenir les différents éléments nécessaires à l'optimisation des transports publics dans un seul document et d'avoir une vue d'un ensemble cohérent et ainsi d'éviter de travailler au coup par coup.

Les agglomérations doivent avoir un fort soutien de l'Etat pour pouvoir concrétiser ces projets importants pour le développement de notre canton. Un partenariat doit être établi entre ces entités. Certaines constructions, sur le territoire de l'agglomération, concernent prioritairement le canton car les usagers proviennent de tout le territoire cantonal.

Nous demandons de relever les différents moyens techniques ou financiers que peut apporter l'Etat aux agglomérations de Fribourg et de Bulle afin qu'elles

¹ Déposé et développé le 11 février 2009, BGC p. 369; réponse du Conseil d'Etat le 1^{er} septembre 2009, BGC p. 1803.