Postulat N° 303.05 Nicolas Bürgisser/Jean-Pierre Dorand
(création d'un tramway en site propre entre la gare de Fribourg et le sud de Marly)[1]

Prise en considération

Dorand Jean-Pierre *(PDC/CVP, FV)*. Si nous regardons la réponse du Conseil d'Etat, elle traite du présent, des conditions de déplacement de plus en plus difficiles dans l'agglomération, spécialement sur l'axe Pérolles-Marly. Elle traite de la CUTAF qui doit gérer l'ensemble des déplacements dans un cadre régional. Elle parle également de l'étude d'un nouveau système de transport automatique selon un diagnostic et des propositions auxquelles les postulants peuvent se rallier.
Maintenant, je serai bref, mais imaginez un instant que nous sommes en 2017, dans dix ans. Imaginez cette partie de l'agglomération desservie par des rames de tramways reliant la gare CFF, d'un côté, au parking d'échange de la Crausa à Marly et, de l'autre côté, à Forum Fribourg. Les automobilistes qui laissent leur voiture dans les parcs de dissuasion obtiennent un billet aller-retour de tramway. Les Marlinois, les étudiants, les gens qui sont en ville peuvent embarquer aux arrêts prévus le long de cette nouvelle ligne. Je vous rappelle peut-être aussi que le pont de Pérolles est dimensionné pour cela. Je vous signale que nos prédécesseurs, en 1922, avaient déjà prévu de faire aller un tramway depuis Pérolles où il arrivait, le fond de Pérolles, jusqu'à Marly. Malheureusement, on a laissé tomber cette bonne idée en 1936.
J'espère donc que pour toutes ces raisons vous suivrez l'avis du Conseil d'Etat et que vous voulez bien transmettre ce postulat.

Décaillet Pierre *(UDC/SVP, FV)*. Le groupe de l'Union démocratique du centre a examiné avec attention le postulat de MM. Nicolas Bürgisser et Jean-Pierre Dorand au sujet de la création d'un tramway en site propre, entre la gare CFF de Fribourg et le sud de Marly. Nous espérons qu'un jour nous verrons la concrétisation d'une liaison par le rail entre la gare CFF de Fribourg et le sud de Marly en utilisant la voie industrielle qui existe déjà entre la gare de Fribourg et le plateau de Pérolles.
Prochainement, une halte CFF sera construite à la hauteur du site de Saint-Léonard. Le jour où cette liaison par le rail sera en fonction entre Marly et le site de Saint-Léonard, la durée du parcours, qui est de presque 25 minutes en bus TPF, sera réduite de plus de la moitié, soit moins de 10 minutes.
Avec un parc de dissuasion au pied de la descente de la Crausa, les automobilistes venant du plateau du Mouret et de Marly auront intérêt à utiliser ce moyen de transport public pour se rendre au centre de Fribourg ou sur le site de Saint-Léonard. Cela sera également le cas pour les habitants de la ville de Fribourg qui iront suivre les compétitions sportives: hockey, football, athlétisme et, bientôt je l'espère, basketball, sur le site de Saint-Léonard. De plus, les étudiants pourront rallier rapidement le plateau de Pérolles. Les problèmes actuels de circulation ainsi que la qualité de vie en ville de Fribourg s'en trouveront améliorés.
Toutefois, je me demande dans combien d'années pourrons-nous assister éventuellement à l'inauguration de cette réalisation? Est-ce que M. le Commissaire du gouvernement peut me donner des précisions ou une réponse à ce sujet?
En conclusion, c'est avec enthousiasme et à l'unanimité, que le groupe de l'Union démocratique du centre soutiendra ce postulat.

de Weck Antoinette *(PLR/FDP, FV)*. Qui pourrait être contre une nouvelle liaison de transport public entre la gare et Marly? En tout cas pas les milliers d'automobilistes qui se trouvent coincés dans des bouchons chaque jour! Reste à savoir comment faire cette liaison et, surtout, à quel prix! Les postulants aimeraient un tramway.
Le projet d'agglomération, lui, propose un système de transport automatisé, une sorte de métro. Là, on rêve. Oui, on rêve car un métro ou un tramway a certainement un coût disproportionné pour une agglomération de 70 000 habitants. Nous ne sommes pas encore Paris, ni Nice, ni Tokyo même si nous connaissons une progression du taux démographique importante.
En revanche, l'idée de faire poursuivre les trains régionaux sur l'ancienne ligne de marchandises paraît plus raisonnable.
C'est pour cela que le groupe libéral-radical soutient le Conseil d'Etat dans sa volonté d'étudier ce postulat et de proposer un projet réaliste.

de Reyff Charles *(PDC/CVP, FV)*. Le groupe démocrate-chrétien soutiendra également la proposition de prise en considération de ce postulat.
Tout d'abord, à la lecture de la réponse du Conseil d'Etat, nous constatons qu'à l'évidence les demandes des postulants sont déjà satisfaites puisque l'étude est en cours; on nous parle d'une conclusion en été 2007, nous attendons donc avec impatience ces résultats. Précisez toutefois que pour le groupe démocrate-chrétien également il est important de ne pas se contenter de la notion de moyens de transport automatique ou de l'ancienne voie industrielle – le Conseil d'Etat le dit d'ailleurs puisqu'il a demandé dans le cadre de cette étude que des variantes soient prévues.
Il est donc pour nous nécessaire de ne pas s'arrêter d'ores et déjà à un mode de transport déterminé. De plus, il ne faut pas se limiter à l'étude de la seule utilisation de la voie industrielle, mais examiner également d'autres tracés et ne pas perdre de vue l'idée d'une prolongation tant jusqu'à Marly, d'un côté, qu'au-delà de la gare de Fribourg, que ce soit en direction de Givisiez, que ce soit en direction de Guin, de l'autre côté.
Le groupe démocrate-chrétien soutiendra la prise en considération de ce postulat.

Mutter Christa *(ACG/MLB, FV)*. Nous saluons ce postulat dans le sens où il ouvre une étude sur un nouveau moyen de transport public. Contrairement à ma collègue, Mme de Weck, nous ne pensons pas que c'est

[1] Déposé le 15 décembre 2005, *BGC* p. 1875 et développé le 15 février 2006, *BGC* p 315; réponse du Conseil d'Etat *BGC* p. 1321.

un investissement qui devrait surtout faire de la place pour que les automobilistes puissent ensuite rouler plus vite sur la chaussée, mais au contraire pour leur permettre de laisser la voiture au garage et d'utiliser ce nouveau moyen de transport. Techniquement aussi, ce n'est pas certain qu'un nouveau moyen de transport automatique soit du rêve et, pas le tramway!
Dans la technique moderne, le système de métro léger n'est pas forcément beaucoup plus coûteux qu'un tramway! Donc, côté technique, nous attendons l'étude du Conseil d'Etat qui, d'après les annonces, devrait être finie, comme l'a mentionné aussi M. de Reyff.
Nous pensons qu'il est important d'élargir un peu l'angle de vue de cette étude. Effectivement, c'est important dans les transports publics de penser «réseau» et pas seulement «tronçon», d'éviter les transbordements. Dès lors, il est nécessaire de regarder s'il y a d'autres tronçons qu'on peut préserver en site propre vers le Schoenberg, dans la direction Givisiez – Granges-Paccot, dans le prolongement de Villars-sur-Glâne.
Qu'est-il possible de faire en réseau? Pour ne pas seulement entrer dans le rêve, tout d'abord, quels sont les moyens de transport qu'on pourrait faire avec une amélioration du système actuel en site propre, avec un crédit de promotion d'électrification du réseau actuel? Ce serait beaucoup moins coûteux et, dans un premier temps, beaucoup plus efficace d'étendre enfin le réseau de trolleys électriques jusqu'au fond de Marly avec les dessertes de toutes les lignes principales. Dans ce domaine-là, avec quelques millions et non pas quelques dizaines de millions, on fait beaucoup de choses.
Merci de bien vouloir étudier un peu plus largement cette question.

Berset Solange *(PS/SP, SC)*. Le groupe socialiste soutient ce postulat. Il lui paraît très important d'étudier, non seulement d'étudier, mais aussi d'envisager très rapidement de pouvoir mettre en œuvre une variante qui permette vraiment d'améliorer le transport public en commun et de le rendre plus efficace.
Nous attendons avec impatience le résultat de cette étude et surtout des propositions qui en découleraient. Le groupe socialiste soutient donc ce postulat.

Vonlanthen Beat, Directeur de l'économie et de l'emploi. J'aimerais tout d'abord remercier toutes les intervenantes et intervenants qui soutiennent unanimement ce postulat.
Le Conseil d'Etat a déjà abordé la question de desserte du plateau de Pérolles dans un rapport de janvier 2004 sur le postulat Nicolas Bürgisser concernant la desserte du plateau de Pérolles par train. Dans sa conclusion, il évoquait la possibilité d'une variante novatrice résidant dans la construction d'un système automatique de desserte du plateau de Pérolles avec des prolongements possibles jusqu'à des sorties d'autoroute et indiquait qu'une telle variante serait réalisée. L'étude en question a été lancée en 2006 déjà et ses conclusions étaient attendues pour l'été 2007. Malheureusement, il y a eu du retard et les résultats ne seront pas connus avant la mi-novembre de cette année.
Le Conseil d'Etat vous propose de prendre en considération le postulat du député Dorand. Le rapport y relatif vous sera transmis dans le délai légal. Bien évidemment, les résultats de l'étude susmentionnée et également les idées visionnaires du postulant seront pris en considération et intégrés dans le rapport.
J'aimerais quand même revenir sur quelques questions qui ont été soulevées par les différents intervenants. Bien évidemment, il faut développer une vision. Il faut vraiment avoir une idée claire sur la façon d'améliorer la situation du trafic. Pour le calendrier, je ne peux pas encore vous dire concrètement quand la chose pourra se réaliser. Une analyse approfondie doit être faite. Ensuite, on pourra développer un projet réaliste et un projet payable. Dans ce contexte-là, entre en ligne de compte l'idée du fonds d'infrastructure, le fameux projet d'agglomération qui pourrait aussi servir à un cofinancement de ce projet.
Bien évidemment, le Conseil d'Etat prendra en considération ou essayera de développer différentes variantes pour élargir un peu cette étude.
Avec ces quelques considérations, je vous prie de bien vouloir accepter ce postulat.

– Au vote, la prise en considération de ce postulat est acceptée par 68 voix contre 0. Il n'y a pas d'abstention.

Ont voté oui:
Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Andrey (GR, PDC/CVP), Badoud (GR, PLR/FDP), Berset (SC, PS/SP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Bourgeois (SC, PLR/FDP), Bourgknecht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard (SC, PDC/CVP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Cotting (SC, PLR/FDP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Weck (FV, PLR/FDP), Décaillet (FV, UDC/SVP), Dorand (FV, PDC/CVP), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Fürst (LA, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Genoud (VE, UDC/SVP), Glardon (BR, PDC/CVP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Hänni-F (LA, PS/SP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Jelk (FV, PS/SP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Marbach (SE, PS/SP), Mutter (FV, ACG/MLB), Page (GL, UDC/SVP), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Rime (GR, PS/SP), Romanens A. (VE, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Schnyder (SC, PS/SP), Schorderet E(SC, PDC/CVP), Schorderet G(SC, UDC/SVP), Schuwey J. (GR, PDC/CVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfel-H (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, ACG/MLB), Studer T. (LA, PDC/CVP), Thalmann-B (LA, UDC/SVP), Thomet (SC, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Weber-G M. (SE, ACG/MLB). *Total: 68.*

– Le Conseil d'Etat est invité à présenter, dans le délai d'une année, un rapport sur l'objet du postulat.

Clôture de la session

Le Président. Notre horloge dans l'enceinte du Grand Conseil vient de sonner onze heures. C'est assez inhabituel et j'imagine que chacun aura de quoi, plus