

Troisième séance, jeudi 23 mai 2019

Présidence de Roland Mesot (UDC/SVP, VE)

Sommaire

Signature	Genre d'affaire	Titre	Traitement	Personnes
		Communications		
		Assermentations		
2018-DAEC-187	Décret	Crédit d'engagement pour le financement des études concernant la couverture de la N12 et le développement urbain dans le secteur Chamblieux-Bertigny	Entrée en matière Lecture des articles Vote final	<i>Rapporteur-e</i> Eric Collomb <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
2016-GC-128	Motion	Véloland Fribourg: des moyens pour la mise en œuvre du plan cantonal sectoriel vélo	Prise en considération	<i>Auteur-s</i> Laurent Thévoz Marc-Antoine Gamba <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
2018-GC-101	Postulat	Avenir de l'autoroute A12 entre Düdingen et Thörishaus	Prise en considération	<i>Auteur-s</i> Emanuel Waeber Olivier Flechtner <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
2019-GC-32	Postulat	Compensation des émissions de CO2 dans le canton de Fribourg	Prise en considération	<i>Auteur-s</i> Ralph Alexander Schmid <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert

La séance est ouverte à 08 h 30.

Présence de 99 députés; absents: 11.

Sont absents avec justification: M^{mes} et MM. Eliane Aebischer, Sylvia Baiutti, Michel Chevalley, Nicolas Galley, Xavier Ganioz, Fritz Glauser, Guy-Noël Jelk, Ursula Krattinger-Jutzet, Ralph Alexander Schmid, Susanne Schwander et Thierry Steiert.

M^{me} et MM. Didier Castella, Olivier Curty, Anne-Claude Demierre, Maurice Ropraz et Jean-Pierre Siggen, conseillers d'Etat, sont excusés.

Communications

Le Président. Je rappelle aux députés qui ne l'auraient pas encore fait de bien vouloir répondre à l'enquête de l'Université de Lucerne qui s'intéresse à la perception qu'ont les élus des experts appelés à s'exprimer dans les médias.

Je viens d'apprendre que la fille de notre collègue Sylvia Baiutti est décédée. Nous sommes en pensée avec elle ce jour.

> Le Grand Conseil prend acte de ces communications.

Assermentations

Assermentation de M^{me} et MM. Susanne Fankhauser, Guy Biland, Claude Terrapon et Vincent Brodard, élu-e-s par le Grand Conseil lors de la session de mai 2019.

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

Le Président. Madame, Messieurs, vous venez d'être assermentés pour votre nouvelle fonction. Au nom du Grand Conseil du canton de Fribourg je vous félicite pour votre élection et vous souhaite beaucoup de satisfaction dans l'exercice de la fonction qui est désormais la vôtre.

Décret 2018-DAEC-187

Crédit d'engagement pour le financement des études concernant la couverture de la N12 et le développement urbain dans le secteur Chamblieux-Bertigny

Rapporteur-e:	Collomb Eric (<i>PDC/CVP, BR</i>)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Rapport/message:	29.01.2019 (<i>BGC mai 2019, p. 682</i>)
Préavis de la commission:	03.05.2019 (<i>BGC mai 2019, p. 713</i>)

Entrée en matière

Collomb Eric (*PDC/CVP, BR*). Si nous sommes saisis du projet de décret pour l'ouverture du crédit d'études pour la couverture A12 Chamblieux-Bertigny, c'est grâce ou à cause des auteurs du mandat qui réclamaient la construction d'une tranchée couverte en lieu et place des murs anti-bruit que l'Office fédéral des routes (OFROU) s'apprêtait à réaliser. Le 24 février 2015, le Grand Conseil a apporté son soutien unanime au projet de couverture de l'autoroute sur 620 mètres par l'acceptation du mandat. Il a estimé que l'installation de parois anti-bruit n'était plus une solution moderne pour l'agglomération en pleine croissance. D'une efficacité relative en terme de protection contre le bruit, les parois dénaturent le paysage et dévaluent les parcelles avoisinantes. En mai 2017 pour donner suite à ce mandat, le Conseil d'Etat a décidé de nommer un comité de pilotage (COFIL) présidé par le Directeur de la Direction des finances et un bureau exécutif du comité de pilotage (BEX) présidé par le Directeur de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Enfin, en décembre 2017 les discussions entre l'Etat de Fribourg et l'OFROU ont abouti à la signature d'une convention de projet. Celle-ci confirme la participation financière de l'OFROU pour la couverture de l'autoroute à hauteur de 33 millions et transfère la maîtrise de l'ouvrage au canton. D'après les dernières études de variantes de couvertures effectuées fin 2017 portant sur des longueurs de 1250 et 1400 mètres, les coûts se montent à 143 millions pour la variante courte et 191 millions pour la variante longue, y compris coûts d'entretien et d'exploitation capitalisés sur 20 ans et payés en 50 annuités. Chers collègues, n'ayons pas peur des mots: avec ce projet de couverture autoroutière, notre canton se trouve devant une réalisation pharaonique qui serait ni plus ni moins le plus grand chantier urbanistique de notre pays. Une réalisation de cette importance soulève d'innombrables questions auxquelles l'étude que nous sommes invités à cofinancer à hauteur de 4 millions de francs devra répondre. Si le projet de couverture autoroutière revêt un caractère rassembleur, il pose un grand nombre de défis concernant le périmètre, la longueur, les coûts, le financement, l'aménagement territorial, les infrastructures, le développement durable et la coordination. Pas étonnant donc que la commission ait dû se réunir à deux reprises pour permettre aux députés, qui avaient suffisamment de questions, d'exprimer également un certain nombre de doutes bien légitimes vu l'inhabituelle ampleur du projet. Mais tant le Commissaire du Gouvernement que certains membres de la commission ont rappelé que toutes les questions que l'on se pose aujourd'hui trouveront justement réponse dans le cadre de l'étude. La commission a été saisie de deux propositions d'amendement, une première de M^{me} la Députée Mutter qui souhaitait régler à l'art. 1 la question du bruit par une limitation de la vitesse sur la N12 et une autre émanant du député Schoenenweid qui a proposé de supprimer l'art. 3. Ces deux propositions ont été soit retirées par leur auteur, soit refusées par la commission. Les deux députés ont annoncé qu'ils se réservaient le droit de soumettre leur amendement au plénum.

En conclusion, je dirais que les légitimes interrogations sont à la hauteur du projet de couverture autoroutière et que seule l'acceptation de ce crédit d'études permettra de faire la lumière sur les zones d'ombre qui planent naturellement sur ce projet. Nous devons avoir confiance et donner la chance aux nombreux protagonistes de cette gigantesque étude de nous donner toutes les raisons et les garanties de réaliser un ouvrage hors du commun tant sur le plan urbanistique que sociétal et environnemental. Permettez-moi encore de remercier M. le Commissaire du Gouvernement pour avoir su imposer un rythme soutenu à ce projet, à M^{me} la cheffe de projet Johanna de Weck pour ses compétences et son énergie et à M. Patrick Pugin, secrétaire de notre commission, pour l'excellence de son travail.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Der Berichterstatter der Kommission hat die Herausforderungen dieses Grossprojekts im Wesentlichen bereits erwähnt. Es geht tatsächlich um eines der grössten Projekte, das der Kanton je gekannt hat. Es geht auch um eines der grösseren Urbanisierungsprojekte in der Schweiz. Ich möchte nicht alles wiederholen, was der Berichterstatter gesagt hat, sondern einfach einzelne Aspekte noch einmal hervorheben.

Ursprünglich ging es Ende der 80-er Jahre bei der Idee, die Autobahn zu überdecken im Wesentlichen um Lärmprobleme und Lärmsanierungsfragen. Die Autobahn wurde ursprünglich am Rande einer Stadt gebaut, wie man das damals so tat. Inzwischen ist die Stadt gewachsen - die Stadt im räumlichen nicht unbedingt im politischen Sinn -, das heisst, es gibt die Stadt Freiburg, die Gemeinde Freiburg, es gibt aber auch die Gemeinden Granges-Paccot, Givisiez, Villars-sur-Glâne, die alle gewachsen sind. Wenn man sich den Raum heute anschaut, wenn Sie sich ein Flugbild des Zentrums unseres Kantons anschauen, dann sehen Sie eine Stadt, die einen gemeinsamen Punkt mit der Stadt Berlin vor dem Mauerfall hat: Irgendwo in der Mitte gibt es ein komisches Ding, das die Stadt in zwei Teile trennt und rundherum um dieses Ding ist vieles brach oder landwirtschaftlich genutzt. Das ist historisch erklärbar, ergibt heute aber nicht mehr viel Sinn. Heute würde man die Autobahn wahrscheinlich ein, zwei Kilometer weiter aussen bauen, aber das konnte man damals nicht wissen. Das heisst, es ist nicht ein Fehler der Vergangenheit, aber eine Herausforderung für Heute.

Was tun wir mit diesem nichtbebautem Zentrum des bebauten Gebiets in der Mitte des Kantons? Neben der Idee des Lärmschutzes kam relativ rasch, in den 90-er Jahren und verstärkt dann in den letzten Jahren, die Idee auf, dass es mehr sein muss als eine Lärmschutzwand. Es gab verschiedene Etappen, eine anfangs der 2000-er Jahre, die nächste war anfangs der 2010-er Jahre. Man sieht, dass sich die Budgets rasch entwickelt haben: Was vor einigen Jahren 30 Millionen Franken kostete, kostet heute sehr viel mehr - wahrscheinlich waren die ersten Einschätzungen etwas grob gefasst.

Um es kurz zu machen: Im Frühjahr 2015 haben einige Grossrätinnen und Grossräte - ich möchte diejenigen erwähnen, die heute noch da sind, das sind die Grossräte Schönenweid, Wicht, Ith, Gobet, Berset, Schnyder und **Collaud**, zudem einige, die heute nicht mehr im Grossen Rat sind - eine Vision entwickelt. Sie haben gesagt: Wir machen nicht zusätzlich zur Mauer, die durch die Stadt geht noch zusätzlich hohe Mauern, die den Trennungsaspekt noch verstärken, sondern wir decken die Autobahn zu. Das war eine visionäre Idee. Der Grosse Rat hat sie einstimmig angenommen, und der Staatsrat hat mit diesem Auftrag des Grossen Rates ein neues Projekt, ein neues Konzept aufstellen müssen. Er hat dies gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen gemacht, das in erster Linie betroffen ist.

Anfang der Legislatur stellte sich dann die Frage, wie weit die Überdeckung gehen soll. Ursprünglich waren einige hundert Meter geplant rund um den Standort Chassot, um dort die grösste Lärmbelastung zu reduzieren. Man merkte dann allerdings relativ rasch: Wenn man auf der Autobahn schon grosse Baustellen macht, dann soll man etwas weiter denken können. Die Frage ist heute noch offen, wie weit, vielleicht 1 Kilometer weit, vielleicht 1,4 Kilometer. Viel weiter geht es dann tatsächlich nicht mehr, weil es mit der Autobahnausfahrt Süd kompliziert wird.

Die Idee dahinter war: Wir haben einen Raum mitten in der Stadt. Wenn wir die Autobahn zudecken, können wir diesen Raum nutzen. Wir haben eine seltene Gelegenheit. Wenn man normalerweise Räume plant, plant man für 2000, 2500 oder 3000 Menschen und das sind schon recht grosse Projekte. Hier haben wir nun Raum für 20 000, vielleicht 25 000 Menschen - wie viel es genau sind, hängt von verschiedenen Faktoren ab - für die Fläche, die rund um die Autobahn zu liegen kommt, die hier arbeiten oder wohnen können. Wie viele davon arbeiten sollen und wie viele wohnen, ist heute noch offen und einer der Gegenstände der Studie. Es wurde öffentlich viel gestritten: "Es müssen unbedingt mindestens 20 Prozent arbeiten oder mindestens 50 Prozent arbeiten und wohnen." Ich bin als Politiker nicht befugt, diese Frage einigermaßen seriös zu beantworten. Deshalb wollen wir, dass verschiedene Equipen kompetenter Menschen uns sagen, was wo sinnvoll ist. Einige denken noch in sehr engen Kategorien: hier arbeiten, da wohnen. Wenn man sieht, wie sich die Welt um uns herum entwickelt, dann muss man sehen, dass das nicht mehr so klar funktioniert heute, umso weniger in einigen Jahren, wenn die Autobahn zugedeckt ist. Man bedenke: Zweidrittel der Arbeitsstellen im Kanton Freiburg liegen nicht in einer Arbeitszone sondern in einer Mischzone, Stadtzone, wo auch immer. Zudem sind in den Arbeitszonen Teile der Gewerbe- und Arbeitsplätze nicht unbedingt sekundär sondern tertiär. Das sind Aktivitäten, die relativ gut kompatibel mit Wohnzonen sind. Man kann diese Aktivitäten also gut nebeneinander haben. All diesen Fragen müssen sich die Experten stellen und werden Gegenstand einer Studie sein.

Wir haben eine ausserordentliche Gelegenheit, weil es gross ist - nicht weil es Spass macht, dass etwas gross ist, aber wenn etwas gross ist, kann man weiter denken. Bei der kritischen Masse von 2000 Menschen, wenn man zum Beispiel die Mobilität betrachtet, überlegt man sich, ob man eine Bushaltestelle installiert oder nicht und verlegt die Buslinie im besten Fall etwas, damit ich dort eine Bushaltestelle machen kann. Wenn man in einer zehn Mal grösseren Grössenordnung denkt, kann man sich Gedanken erlauben, die weiter gehen. Wir haben im Gespräch unter anderem mit dem Bundesamt für Verkehr diese Fragen andiskutiert. Wir werden, wenn wir von 20 000, 30 000 Menschen diskutieren, die sich bewegen, weil sie dort wohnen oder arbeiten, auch andere Verkehrsinfrastrukturen mitdenken. Das können auch Infrastrukturen sein, die autonom funktionieren. Es geht um mehr als um Buslinien. Man darf sich durchaus auch eine Schiene vorstellen, in welcher Form auch immer. Ob das funktioniert oder nicht, weiss ich heute nicht. Das müssen uns die Experten im Rahmen des Ideenwettbewerbs mitteilen. Erwähnt wurde hier auch die Frage der Seilbahn, die von einigen von ihnen über ein Mandat im Grossen Rat gepuscht wurde. Vielleicht ist eine Seilbahn eine Lösung für ein solches Projekt, aber auch das kann ich heute nicht sagen.

Wir haben mit den betroffenen Gemeinden, die mitarbeiten - mit der Bürgergemeinde Freiburg und mit den tpf, das sind die wesentlichen institutionellen Partner auf dieser Fläche - versucht, einen Katalog von Fragen zu definieren, für welche wir Antworten haben möchten.

8 Millionen Franken sind natürlich viel für einen Studienkredit. Wenn man jedoch die gesamte Investitionssumme anschaut, muss man das etwas relativieren. Wir gehen davon aus, dass die gesamte Investitionssumme, die auf der betroffenen Fläche bis ca. 2050 ausgegeben wird, sich irgendwo zwischen 4 bis 6 Milliarden Franken befinden wird. Die 8 Millionen Franken entsprechen da durchaus dem Verhältnis, das man üblicherweise für kleinere Projekte aufwendet. Wir sind prozentual also in der Normalität. Wer zu wenig investiert, um die richtigen Fragen einigermaßen gut zu beantworten an Anfang eines so grossen und komplexen Projektes, der bereut das später, weil es ihn deutlich teurer zu stehen kommt, wenn er sich die richtigen Fragen nicht gestellt hat und keine Antworten darauf hat.

Die Fragen, die sich stellen, betreffen viele Bereiche. Wir haben die Möglichkeit, eine moderne Stadt des 21. Jahrhunderts auf diesen Raum denken zu dürfen. Das ist ein seltenes Glück. Wir müssen es fassen und etwas innovativ arbeiten im Bereich der Mobilität, im Bereich der Energieversorgung, im Bereich der Wärme. Man spricht heute viel über Klima. Wer einen Stadtteil schlecht baut, hat schnell sehr hohe Temperaturen, die heute relevant sind für die Wohnqualität. Wir haben dort eine einmalige Gelegenheit, die Herausforderungen der schweizerischen Raumplanung und der Verdichtung kompatibel zu planen mit der Frage einer guten, grossen Lebensqualität für die Menschen, die dort arbeiten und wohnen werden.

Ich freue mich auf dieses Projekt. Ich weiss, es ist eine grosse Herausforderung. Wir sind heute noch in einer Phase, wo wir bei jeder Sitzung am Schluss mit mehr Fragen herauskommen, als wir während der Sitzung Fragen beantworten. Das ist für Menschen, die möglichst schnell eine Lösung haben wollen, etwas unangenehm und ungewöhnlich. Das ist, wenn man mit Leuten diskutiert, die Grossprojekte bearbeiten, normal, aber es setzt eine geistige Beweglichkeit voraus in den ersten Phasen des Projektes. Es setzt auch voraus, dass man das Projekt gut verankert. Es muss in der Bevölkerung gut verankert sein, weshalb wir mit dem Wettbewerb einen partizipativen Teil eingeplant haben, damit die betroffenen Menschen in den betroffenen Gemeinden mitdenken und mitdiskutieren können und auch in den entsprechenden Gremien beteiligt sein können. Es braucht eine breite Abstützung für ein solches Projekt, sonst funktioniert es nicht. Wir haben vor einem Jahr begonnen, mit den Gemeinden Verhandlungen zu führen für eine Vereinbarung für die Finanzierung des Gemeindeteils der ersten Studienphase, um die es sich auch heute beim Kredit des Kantons handelt. Wir haben vereinbart, dass sowohl der Kanton als auch die Gemeinden 50 Prozent darauf legen können, inklusive tpf und Bürgergemeinde. Wir haben einen Schlüssel erarbeitet, der ist nicht objektiv. Wir haben am Anfang überlegt, ob es möglich ist, einen objektiven Schlüssel zu haben. Wir haben festgestellt, auch mit den Beratungen und den beratenden Kommentaren der tpf, die heute verschiedene grössere Immobilienprojekte im Kanton führen, dass eine Feinjustierung der Verteilung zu Beginn des Projektes zu einer Verzögerung von Jahren führen würde. Zudem haben wir festgestellt, dass die 8,5 Millionen Franken irgendwo zwischen 1 und 2 Promilles der gesamten Investitionssumme liegen, das heisst, dass es problemlos möglich ist, in den Phasen 2, 3 etc. die Kompensation auszuführen. Das macht man heute so bei grossen Projekten. Die ersten Verteilschlüssel sind pauschal, sie sind grob. Es gibt die Möglichkeit, sie zu korrigieren, sei es, weil die Flächen etwas anders berechnet werden, sei es, weil die Funktionalitäten des Raums nicht harmonisch auf jeden Eigner verteilt werden können. Das tönt etwas theoretisch. Wenn Sie irgendwo eine Schule hinstellen müssen auf so eine Fläche, dann ist diejenige Gemeinde, wo die Schule darauf ist, etwas benachteiligt. Diese Sachen müssen unter den Beteiligten kompensiert werden. Erst dann, wenn man solche Funktionalitäten verteilt hat, kann man auch einen Schlüssel machen, der dauerhaft verhält. Soweit zu den finanziellen Objekten.

Ich habe mich gefreut, dass wir vor einigen Wochen mit den betroffenen Gemeinden, der Bürgergemeinde und den tpf eine Vereinbarung unterzeichnen konnten für die Mitfinanzierung. Alle Gemeinden haben bereits entweder formale Beschlüsse oder zumindest - was Villars-sur-Glâne betrifft - einen Finanzplan, wo Beträge vorgesehen sind. Wir haben die Vereinbarung so gestaltet, dass sie in Kraft treten kann und dass die Gemeinde Villars-sur-Glâne, die noch offene Fragen hat, wieder auf den Zug aufsteigen kann, ohne dass das zu grösseren Problemen führt, sobald die offenen Fragen für sie zur

Zufriedenheit beantwortet wurden. Es hat einige Diskussionen und Meinungsverschiedenheiten gegeben zum Projekt, auch in der Öffentlichkeit. Wir hatten gute Gespräche mit den Vertretern der Gemeinde Villars in den letzten Wochen und wir sind alle daran interessiert, dass alle wesentlichen Akteure konstruktiv mitmachen. Jeder kann etwas blockieren dort oben, aber das ist nicht Sinn und Zweck der Übung.

Mit diesen Worten habe ich geschlossen und gehe davon aus, dass andere Aspekte im Bereich der einzelnen Artikeln und Fragen beantwortet werden können.

Brodard Claude (*PLR/FDP, SC*). Notre commission s'est réunie le 17 avril pour l'examen du décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'études pour le développement urbain du secteur Chamblieux-Bertigny et il préavis favorablement, à l'unanimité de ses membres, le crédit d'engagement de 4 125 000 francs à charge de l'Etat de Fribourg. Il vous recommande d'entrer en matière et d'accepter ce décret selon la version du Conseil d'Etat.

Bapst Markus (*PDC/CVP, SE*). Je m'exprime ici pour mon groupe démocrate-chrétien. Le groupe démocrate-chrétien a eu une discussion très animée, controversée aussi, avec plein de questions à ce sujet. Le décret, nous allons le soutenir à une large majorité. Mais il y a quand même deux ou trois points qui ont été très controversés dans notre groupe. Je citerais notamment la longueur de la couverture, qui était un des sujets vraiment très controversé – notamment le dernier bout. Là se pose la question: peut-on encore parler de couverture? Est-ce que ce n'est pas une galerie? La question qui se pose après: est-ce vraiment nécessaire pour la densification de ces terrains? D'autres questions sont davantage liées à l'aménagement du territoire, le Conseil d'Etat l'a dit, et pour cette raison aussi, nous attendons des réponses à ces questions, claires et nettes, dans le cadre du crédit d'études que l'on votera. Nous entrons donc en matière. Il y a des sujets, des soucis plus particuliers sur lesquels nous avons aussi discuté longuement et qui seront exprimés par d'autres membres de mon groupe; il s'agit notamment aussi de quand même penser jusqu'au fond au développement de l'agglomération. Qu'est-ce que ça signifie pour le développement futur de l'aménagement du territoire pour l'agglomération en soi? Nous sommes favorables à la densification, à la valorisation de ces terrains ou aux liaisons transversales de l'endroit. Par contre, des questions se posent aussi sur l'aménagement futur, plutôt dans la périphérie. La concentration en ville pose quand même aussi un certain nombre de questions à ce niveau-là. Cela est un peu la panoplie de questions, beaucoup de questions, sur lesquelles ce matin on ne se fait pas d'illusion. Nous n'aurons pas de réponses, ça c'est clair, c'est le sujet du crédit d'études. Mais on a rarement un crédit d'études sur un sujet qui est non seulement un sujet pour le canton de Fribourg, mais c'est un projet d'envergure nationale. En tout cas, je ne me rappelais pas qu'un projet voulait faire un aménagement pour 20 à 30 000 personnes entre places de travail et habitat. Il faut se rendre compte qu'on construit, ou qu'on veut construire, une ville à cet endroit. Compléter la ville, ce n'est pas tout simplement ajouter un quartier.

Moussa Elias (*PS/SP, FV*). Tout d'abord, au niveau de mon lien d'intérêt, je suis membre du conseil bourgeoisial, l'organe exécutif de la Bourgeoisie de Fribourg. Toutefois, bien évidemment, je ne m'exprime aujourd'hui pas au nom de la Bourgeoisie dont certains pourraient être tentés d'insinuer à tort qu'elle souhaite se faire des cuillères en or avec ce projet Chamblieux-Bertigny. Non, je m'exprime bien au nom du groupe socialiste.

Notre groupe a attentivement étudié le présent crédit d'étude portant sur la participation de l'Etat au financement des phases 0 à 1 de la couverture autoroutière et du développement urbain de Chamblieux-Bertigny, à savoir le financement du concours d'idées, les expertises juridiques et financières, les études liées à l'emprise territoriale du projet et la longueur optimale du tronçon à couvrir et j'en passe. Beaucoup de choses ont déjà été dites. Par le passé le Parlement, et le groupe socialiste en premier, a – et j'ose le dire à juste titre – maintes fois pointé du doigt le manque d'ambition et de vision du Conseil d'Etat, lui reprochant de ne pas lancer des grands projets fédérateurs pour notre canton. Or le projet de développement urbain de Chamblieux-Bertigny, articulé justement autour notamment de cette couverture autoroutière, ne manque certainement pas d'ambition, c'est le moins que l'on puisse dire. Notre groupe salue dès lors l'engagement et la proactivité du Conseil d'Etat et du Directeur de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions en premier dans ce dossier et soutient le fait que l'Etat entende prendre ses responsabilités pour piloter et faire avancer ce projet et ce dossier, ceci en collaboration avec toutes les institutions et tous les acteurs institutionnels concernés, pour autant, bien évidemment, qu'ils souhaitent s'y associer. Nous sommes convaincus que la réalisation de ce projet bénéficiera non seulement au Grand Fribourg, mais à l'entier du canton.

Bien évidemment, un tel projet urbanistique, d'une telle envergure et d'une telle ampleur, soulève beaucoup de questions chez nous aussi au sein du groupe socialiste; beaucoup de convoitises, beaucoup de craintes également. On a déjà entendu plusieurs éléments auparavant, notamment quelle est la longueur optimale pour cette couverture autoroutière? Quel est le périmètre exact du développement urbain? Quelles mesures seront prises jusqu'à la réalisation, peut-être en 2050 voire plus loin, de cette nouvelle ville pour protéger les riverains par rapport aux nuisances sonores qu'ils subissent aujourd'hui? Quelle sera l'affectation précise de la zone à l'issue des travaux: zone mixte, zone résidentielle, zone industrielle? Comment les futurs investissements seront-ils répartis, et qui et par quel mécanisme exactement, profitera notamment des gains immobiliers?

Qu'en est-il de l'HFR, de sa route d'accès, voire d'une nouvelle construction? Comment va-t-on résoudre la question épineuse de la mobilité dans ce secteur? Et j'en passe.

Oui, le groupe socialiste comme tous les groupes se pose toutes ces questions et nous admettons, comme les autres, que nous n'avons pas les réponses et nous sommes également convaincus que ce crédit d'études nous apportera des réponses. Nous ne nous transformons pas, parce qu'on n'a pas toutes ces réponses aujourd'hui, en Nein-Sager. Nous ne nous transformons pas non plus en enthousiastes aveuglés par les futurs gains immobiliers de ce projet. Ce que nous souhaitons, c'est que ces études soient menées, que des réponses fouillées nous soient présentées. Et nous espérons bien évidemment que ces réponses que nous attendons nous soient présentées au Grand Conseil et qu'elles permettront de faire avancer ce projet.

Pour conclure, notre groupe souhaite que le COPIL, qui regroupe finalement les partenaires impliqués et à qui revient la tâche ardue de définir les grandes lignes du concours d'idées, laisse une grande marge de liberté et de créativité aux participants au concours d'idées afin de leur donner la possibilité d'imaginer véritablement cette nouvelle cité, adaptée aux besoins d'une population en 2050, voire plus loin, et surtout tout en incluant un important poumon vert dans ce secteur, parmi tout ce béton. Pour le groupe socialiste, ce concours d'idées ne devra en aucun cas être influencé par des spéculateurs immobiliers, des intérêts particuliers ou le lobby de la construction, afin de permettre l'émergence d'un projet auquel la population pourra adhérer et qui pourra devenir, on l'espère, un jour un des symboles de la fusion du Grand Fribourg.

Ces avec ces quelques remarques que le groupe socialiste entre en matière et soutiendra ce crédit d'études.

Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC). Je déclare mes liens d'intérêt: ancien conseiller communal et syndic de Givisiez, j'ai travaillé sur ce projet de couverture il y a déjà fort longtemps. Il y a une année, j'ai déménagé de l'autre côté de l'autoroute en devenant citoyen de Villars-sur-Glâne. Mon premier intérêt, c'est d'abord de redonner une nouvelle qualité de vie à tous ceux qui habitent à proximité de cette voie à grand trafic, source d'une énorme pollution sonore. N'en déplaise à notre collègue Christa Mutter, je ne me bats pas pour bétonner le secteur de Chamblieux afin de faire plaisir aux membres de la Fédération fribourgeoise des entrepreneurs que je dirige, mais bien pour un développement de qualité privilégiant le développement durable. Et si des entreprises fribourgeoises peuvent un jour occuper de nombreux collaborateurs sur de futurs chantiers, tant mieux si c'est pour un projet citoyen en faveur de la collectivité.

Le groupe libéral-radical a étudié avec beaucoup d'intérêt ce projet de décret. Il salue le remarquable travail qui est en train de se faire pour lancer les études qui permettront de définir les contours de cet immense secteur au centre de l'agglomération, d'analyser les besoins futurs de la population et de l'économie cantonale, une vision pour les cinquante prochaines années au moins. Aujourd'hui, nous avons la chance de confirmer les décisions que nous avons prises dans cette assemblée, il y a plus de quatre ans déjà, un mandat obligeant le Conseil d'Etat à prendre toutes les mesures afin d'éviter la réalisation par la Confédération de murs anti-bruit. Ceux-ci nous auraient empêché d'aménager judicieusement le secteur Chamblieux-Bertigny en limitant la densification du territoire bâti, je vous le rappelle voulue par le peuple suisse.

Aujourd'hui, il faut saluer les quatre entreprises fribourgeoises qui ont développé un projet urbanistique à compte d'auteur, projet qui a permis de convaincre le Conseil d'Etat de reprendre pour lui la conduite du projet. Il faut également saluer l'indéfectible volonté du Conseil d'Etat de réaliser ce projet très ambitieux pour les générations futures sur le territoire de quatre communes. Le groupe libéral-radical regrette vivement l'absence de la commune de Villars-sur-Glâne, momentanément je l'espère, dans ce projet, elle qui souffle le chaud et le froid envers le Conseil d'Etat par presse interposée. Que penser de ces jérémiades sur la gouvernance du projet de cette commune, ma commune, qui ne doit sortir que 100 000 francs de sa crousille pour cette étude alors que la Bourgeoisie et les autres communes mettent quatre millions dans le panier? Et pourtant, Villars-sur-Glâne est représenté aux séances et aux ateliers participatifs. Que penser de cette commune qui, le jour de la signature de la convention, par la bouche de son conseiller communal et député Bruno Marmier transmet au COPIL un message positif en vue d'une possible signature à terme de la convention, contredit deux jours plus tard par la bouche de sa syndique, à nouveau dans la presse? Le groupe libéral-radical invite la commune de Villars-sur-Glâne à faire preuve de réalisme et à collaborer avec ses voisins et le canton pour ce projet extraordinaire qui fera, nous en sommes convaincus, la fierté de la génération qui l'aura pensé et réalisé pour le bien et la prospérité des générations futures.

Sur ces paroles, le groupe libéral-radical soutiendra à l'unanimité ce projet de décret et vous invite, chers collègues, à faire de même.

Chardonnens Jean-Daniel (UDC/SVP, BR). Je n'ai pas de lien d'intérêt direct avec cet objet. Le groupe de l'Union démocratique du centre soutiendra à l'unanimité ce décret, mais comme dans les autres groupes, ce projet nous pose de nombreuses interrogations. L'étude devrait apporter les réponses que nous attendons. Nous saluons donc cette initiative qui est ambitieuse et qui peut être une vitrine pour tout le canton de Fribourg. Le fait de gagner des mètres carrés viabilisés sur une route ou une autoroute est une vision d'avenir que les décideurs devraient toujours avoir à l'esprit. Dans cette optique et devant les difficultés que les pendulaires ou les Fribourgeois issus des périphéries rencontrent pour se rendre dans le chef-lieu, il serait bon de s'en souvenir lors de l'étude de mobilité qui accompagnera ce projet. Un chantier pharaonique devrait

voir le jour. La création de ce quartier augmentera forcément le trafic dans cette région déjà saturée. A mon avis, il faut en profiter pour créer des galeries d'accès direct à l'autoroute afin de contourner et de soulager les points noirs situés aux entrées de Fribourg. Sans un plan de mobilité ambitieux et élargi à toute la région, il faut s'attendre à aller au devant de graves problèmes qu'il sera très difficile, voire insurmontable, de régler plus tard. Pour terminer, le groupe de l'Union démocratique du centre espère que tous les partenaires aient la même volonté d'avancer pour que ce quartier puisse voir le jour dans des délais raisonnables, contrairement à ce que nous avons entendu hier matin à la RTS.

Rey Benoît (*VCG/MLG, FV*). Je déclare aussi mes liens d'intérêt: je suis membre du COPIL de Fribourg-Sud et je suis aussi membre du conseil bourgeoisial de la ville de Fribourg. Le projet de décret de crédit d'engagement pour le financement des études concernant la couverture de la N12 a provoqué un certain nombre de discussions intenses au sein du groupe Vert Centre Gauche.

L'idée de la couverture de l'autoroute pour lutter contre le bruit et réduire le fossé, qualifié de mur de Fribourg par le Commissaire du Gouvernement, de cette voie de circulation au sein de l'agglomération fribourgeoise, organiser un nouvel espace, mettre à disposition de nouvelles surfaces, est très intéressante et nous sommes persuadés qu'il est impératif de la développer. A ce sujet, je remarque qu'il est très important que le Grand Conseil fasse preuve aussi de vision futuriste et ait de l'ambition par rapport à ce projet et je comparerais peut-être au manque d'ambition qui a prévalu lorsque nous avons discuté de l'enterrement de la route au bout du boulevard de Pérolles, sur le plateau de Pérolles, où nous n'avons pas osé faire la démarche pour avoir un plateau libre de toute circulation et accessible à un campus universitaire. Donc, il s'agit maintenant d'avoir un peu plus d'ambition que nous n'en avons eue. Le projet part de cette nécessité de couverture d'une route nationale, donc d'un axe essentiel de la mobilité traditionnelle et développe déjà dans le message qui nous est transmis un certain nombre de variantes pour ces routes. Nous regrettons toutefois qu'elles n'accordent pas, en l'état, la même importance encore à la mobilité douce et aux transports publics. Sur le fond notre groupe est acquis à cette démarche. Sur la forme par contre, nous avons encore un certain nombre de questions que nous aimerions soulever. D'une part, il y a un certain nombre de priorités qui sont à définir et pour ce faire, notre collègue Christa Mutter déposera certains amendements déjà déposés en commission.

Ce projet est extrêmement important, il dessinera le Grand Fribourg de demain durant de nombreuses années, voire des décennies. Il nécessite donc un pilotage qui soit très performant. Nous avons déjà vu l'importance de la qualité du pilotage dans les grands projets qui touchent au canton, notamment le contournement de Bulle et le pont de la Poya. Dans ce sens, il nous paraît nécessaire de poursuivre la réflexion sur le rôle du COPIL et du BEX et, au besoin, d'adapter leur composition et leur rôle. Notre groupe regrette en particulier que l'agglomération, première organisation concernée par ce développement, ne soit pas formellement intégrée. Et puis, il nous paraît bizarre que le Conseil d'Etat nomme dans des COPIL et dans des bureaux exécutifs des personnes pour un projet qui doit durer des décennies. Il serait peut-être plus judicieux de nommer des fonctions dans ces différents organes, preuve en est que le Bureau a dû ce matin déjà prendre acte d'un arrêté du Conseil d'Etat pour modifier le nom de la représentante de la commune de Givisiez et pour introduire une nouvelle personne représentant l'HFR. Pour l'aspect financier, notre groupe est évidemment tout à fait d'accord de l'investissement consenti par le canton pour ce projet d'importance.

C'est donc avec ces considérations que notre groupe, à sa très grande majorité, soutient ce projet de décret.

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). J'annonce mon seul lien d'intérêt: je suis membre de l'assemblée constitutive du Grand Fribourg.

Sehr geehrter Vertreter des Staatsrats, ich verstehe gut, dass es für einen Politiker sehr verlockend ist, das grösste Projekt des Kantons zu lancieren und sich somit auch ein bisschen zu verewigen. Aber die Qualität der Vorbereitung müsste auch der Bedeutung des Vorhabens entsprechen. Das ist meiner Meinung nach hier noch nicht der Fall.

Je demande le renvoi de ce décret pour mieux le préparer. Je parle pour une petite minorité, peut-être toute seule, un peu pour représenter des personnes hors Grand Conseil qui voient ce projet d'un œil critique mais qui n'osent pas s'exprimer ou qui n'ont pas la possibilité de le faire. La couverture sur le secteur Chamblieux comme mesure de protection contre le bruit mérite certainement d'être étudiée, la prolongation côté Bertigny est une possibilité qui suscite beaucoup plus de questions. Le futur secteur intéresse toutes les instances du Grand Fribourg et la coordination de leurs intérêts n'est pas aisée. Deux éléments me font du souci: l'angélisme de notre collègue Wicht annoncé aujourd'hui est presque touchant... Il est évident que ce projet a été lancé par les entreprises JPF, Grisoni-Zaugg, Routes Modernes et Element AG. L'influence du lobby des entreprises est énorme. Leurs représentants siègent au bureau exécutif du COPIL tandis que l'Agglo en est exclue. C'est quand même l'instance régionale responsable de l'aménagement! Sous pression de ces intérêts, l'Etat veut rentabiliser au maximum cette zone avec un programme de construction faramineux sur des bases démographiques qu'on sait déjà erronées. Vous promettez un développement durable pour cette zone, mais tous les projets concrets en vue prouvent le contraire, notamment la série de constructions routières qui occuperont et découperont les meilleurs terrains: la sortie N12 surdimensionnée, la bretelle

routière vers l'HFR sans savoir où sera le nouvel HFR, et puis, annoncé la semaine passée, le blocage des terrains pour un tunnel en diagonal en prolongement du pont du Tiguellet. C'est une philosophie routière d'avant-hier pour nous vendre un quartier de demain. Je demande le renvoi pour les trois raisons suivantes:

1. Une information insuffisante. Le message ne précise ni le périmètre ni la priorité des études. Nous n'avons même pas reçu la convention financière et nous ne savons pas, même approximativement, ce qui figurera dans la deuxième convention mentionnée dans le décret. Pour un projet d'une telle ampleur, la demande de crédit de l'Etat doit au minimum préciser le cadre des études et ses priorités.
2. Une organisation défaillante et conflictuelle. Ce projet part sur fond de conflit entre l'Etat et de la commune de Villars-sur-Glâne. Je ne veux pas nier que ces discussions sont difficiles, voire douloureuses, mais je ne vois aucune raison objective pour que l'Etat s'obstine à limiter l'autonomie communale en matière d'aménagement pour ces prochains quinze ans pour cette commune. Pourquoi refuser à Villars-sur-Glâne de planifier sa zone d'activité comme elle veut? Cette zone est en adéquation avec les travaux de l'Agglo, de l'assemblée du Grand Fribourg et aussi avec les hauts cris de toutes les personnes représentantes de l'économie que j'ai entendues ces derniers mois. Ces personnes demandent premièrement des terrains, deuxièmement des terrains et troisièmement aussi. Peut-être, c'est possible, nous allons produire dans quelques années tous nos biens avec une imprimante 3D au coin de notre chambre à coucher et nous allons nous réunir virtuellement par avatar en vidéoconférence. Mais pour ces prochaines années, il existe encore des entreprises qui ne sont pas compatibles avec une totale mixité des fonctions. Donc, avant de lancer ces études, je vous demande de résoudre le conflit avec Villars-sur-Glâne au lieu de lancer dans la convention un artifice juridique de 4% pour mieux l'exclure. Je demanderais aussi une position plus forte pour l'Agglo dans l'organigramme.
3. Une organisation biaisée du concours d'idées. Avec l'organisation actuellement prévue, il faut dire que les magouilles ne sont pas seulement possibles, mais pratiquement prévues. La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions prévoit de lancer l'étude en forme de mandat d'étude parallèle au lieu d'un concours SIA 142. Un concours SIA 142 prévoit qu'un jury d'experts décide avec le seul critère de qualité. *[temps de parole écoulé]*

Schoenenweid André (PDC/CVP, FV). Mes liens d'intérêt: j'étais membre de la commission parlementaire, je suis membre du conseil d'administration de l'HFR et j'étais l'un des deux députés à l'origine du mandat initial. Accepté à l'unanimité le 24 février 2015 par le Grand Conseil, le mandat demandant la couverture des secteurs Chamblieux-Bertigny a déclenché une toute nouvelle vision et perspective de la mise en valeur de ces terrains de plus de 60 hectares de ce secteur Bertigny, sans oublier les quartiers de Chamblieux et du Jura pour le secteur de la ville de Fribourg. C'est une chance unique pour Fribourg. Le canton de Fribourg a plusieurs autres défis dont celui de permettre aux habitants de se loger à proximité des centres, aussi d'implanter de nouvelles entreprises et, bien sûr, de créer des emplois dans le canton afin d'éviter que Fribourg devienne un canton de pendulaires dont la tendance est très marquée ces dernières années. Le développement de ce secteur Bertigny doit répondre à ces objectifs tout en tenant compte de la couverture de l'autoroute dont la longueur sera bien sûr encore à déterminer. Les exigences de la LAT et de la LATeC sont si élevées qu'un concours d'idées au minimum national, voire international, sous la forme d'un mandat d'étude parallèle, soit pour l'urbanisme et la mobilité, devient primordial. Le crédit demandé va dans cette direction et je le soutiens totalement. L'HFR est directement concerné par le développement urbain de Bertigny-Ouest. La construction d'un nouveau site estimé à 400 millions vers un horizon de 2030 devient absolument vital pour l'HFR. Plus de 2000 emplois sont en jeu sur le site de Bertigny pour l'HFR. Sans cette étude, et il faut le savoir, il est impossible pour l'HFR de se repositionner sur ces terrains qui doivent changer d'affectation comme tout le secteur des 60 hectares et ce sont ces études qui vont donner une partie de ces solutions. Autre point, l'art. 3 de l'arrêté ne me convient pas et j'estime que l'Etat n'a pas à se faire rembourser la participation à ces études car il est aussi un des acteurs et des bénéficiaires de ce grand développement urbain et territorial avec certainement aussi des possibles plus-values immobilières pour l'Etat. C'est avec ces remarques que je soutiens le crédit demandé.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Il est clair pour moi qu'il faut faire une étude sur ce quartier qui est important, sur la couverture de l'autoroute, savoir où on veut la faire. Je pense que c'est hyper important et je pense que le canton doit mettre un montant pour faire cette étude. Par contre, je me pose un petit peu la question, quand même, si on est partis du bon pied de la manière que ça a été lancé et c'est vrai qu'en ne mettant pas le préfet, on l'a entendu hier par rapport à ce point-là, on sait que l'Agglomération n'a pas été intégrée, on se pose des questions si vraiment c'est bien parti. Lors de la séance de commission, c'est clair que la commission était déjà composée de la moitié de personnes qui étaient déjà beaucoup impliquées dans le dossier, qui avaient travaillé avec les entreprises et des personnes qui sont à la Bourgeoisie où l'impact financier est quand même important et on a rencontré un projet qui était lancé et difficile à stopper. Si on posait des questions, on avait l'impression d'embêter. On a souvent entendu nous dire "Faites confiance, mais faites confiance!" chaque fois qu'on posait des questions et je trouve que c'est un peu... Si on se rend compte, même s'il y a beaucoup de personnes qui connaissent déjà le dossier, on doit pouvoir poser les bonnes questions. Au départ, quand le mandat a été déposé, que j'ai d'ailleurs repris

après qu'une personne a arrêté, on parlait d'un projet de 620 mètres et tout à coup, aujourd'hui on se retrouve à 1200, à 1400 mètres, où on mange sur la zone stratégique. Il faut savoir que le montant total pour aller jusqu'à 191 millions, si je ne me trompe pas, dans ce cas à la fin du projet lorsque la couverture sera faite, ça représente 2700 francs par mètre carré. Ce n'est pas là le gain qui va être fait, mais c'est bien en densifiant aux abords de l'autoroute que le gain sera fait pour rentabiliser ce montant important.

Je vais vous expliquer maintenant qu'est-ce que c'est la couverture de l'autoroute parce que moi, quand on me parlait de couverture d'autoroute je voyais un terrain plat ou on n'imaginait plus du tout l'autoroute dessous. Ce n'est pas ça, c'est vraiment un tunnel, un tube qu'on fait sur l'autoroute où on le remblaie à certaines places, où on ne le remblaie pas à certaines places où ce n'est pas défini. Par exemple, on dit qu'ouï il y a les TPF, aujourd'hui on ne peut pas faire ce qu'on veut, on ne peut pas remblayer; il y aurait par exemple un mur avec un garde-fou en haut. C'est bien précisé dans le rapport qu'on a reçu pour la deuxième séance – car il faut savoir que pour la première séance, on n'a rien reçu de plus que ce que vous avez reçu. Pour la deuxième séance on a demandé plus d'informations qu'on a reçues par mail et qu'on a pu consulter. La zone stratégique de Bertigny est la zone la plus importante du canton – on a un rapport qui le dit – et qui est pour les meilleures entreprises, où il y aura des valeurs ajoutées, où ça apportera de la valeur ajoutée et des impôts. Ces impôts doivent servir à financer la péréquation financière pour les régions périphériques et on doit maintenir cette zone stratégique et là je ne comprends pas le Conseil d'Etat, je ne comprends pas la Promotion économique de supprimer cette zone stratégique. La zone stratégique. on nous a répondu, lors d'une question, qu'on en a suffisamment jusqu'en 2035. Mais 2035, c'est demain! Quinze ans, si vous réfléchissez en arrière, quinze ans quand c'était, c'était rien du tout! On a besoin d'une zone stratégique pour trente, quarante, cinquante ans. L'autoroute, c'est la meilleure place pour mettre des zones stratégiques. Dites-moi le long de l'autoroute aujourd'hui, qui est la A12, contrairement à ce qu'il y a dans le projet de la N12? Où voulez-vous mettre une zone stratégique qui est meilleure que celle-là? Vous croyez que Vibro-Meter, ou ces entreprises-là qui ont l'enseigne qui se voit, seraient venues là si elles n'avaient pas leur enseigne sur l'autoroute? On sait que ces entreprises-là cherchent, pour s'établir, d'avoir l'enseigne en bordure d'autoroute. Ma question est la suivante: quand le Conseil d'Etat, s'il n'est pas d'accord avec cette longueur, car pour moi la longueur qui doit être définie ne doit pas être au-delà de 700 à 800 mètres, sinon on mange trop sur la zone stratégique. Quand le Grand Conseil pourra dire non, après cette séance d'aujourd'hui, s'il n'est pas d'accord avec le projet parce que j'ai l'impression que le Commissaire du Gouvernement s'est déjà fait une idée, il nous parle de ville moderne, de 30 000 habitants, de 1000 à 1400 mètres qui viennent d'être dits dans son commentaire. Donc ça veut dire qu'il s'est déjà figé une idée avant d'avoir l'étude. Donc à quel moment le Grand Conseil pourra dire non s'il n'est pas d'accord avec la variante et qu'il veut maintenir une zone stratégique? J'aimerais avoir cette réponse. Pour moi, j'hésite sérieusement à soutenir le renvoi parce que je suis pour une étude et qui si on n'acceptait pas ce projet aujourd'hui, il n'y aurait pas d'étude qui serait faite. Je pense qu'il en faut une, mais je pense qu'on doit peut-être partir d'un meilleur pied. J'attends les réponses par rapport à ce qui a été dit et je n'aimerais pas que tout soit ficelé dès le départ. C'est une forte impression que j'ai aujourd'hui.

Marmier Bruno (VCG/MLG, SC). Je déclare mes liens d'intérêt, même si vous me connaissez de manière très claire: je suis conseiller communal à Villars-sur-Glâne, responsable de l'aménagement du territoire et également membre du comité de l'Agglomération, également responsable de l'aménagement du territoire. J'ai eu l'occasion de le dire, la préoccupation qui est la mienne sur ce projet concerne le traitement de la zone d'activité d'importance cantonale de Bertigny. Nous le savons, notre aménagement du territoire fait la part belle aux logements et oublie trop souvent l'économie et les entreprises. Depuis plusieurs années, tous partis confondus, nous sommes tous favorables à une politique foncière des plus actives. Il s'agit maintenant de passer de la parole aux actes et de ne pas saisir la première opportunité immobilière pour changer notre fusil d'épaule en faisant miroiter des plus-values qui ne sont de loin pas garanties.

Après le volet fiscal que nous avons voté, que les Suisses ont voté le week-end dernier et qui sera vraisemblablement confirmé au niveau cantonal, il s'agit de passer maintenant au volet territorial pour accueillir des entreprises. Un point sur la mixité, thème chéri des urbanistes depuis quelques temps. Elle serait le miracle à tous les problèmes d'urbanisation. Cette potion est servie de manière récurrente aux collectivités publiques. Elle a certes certaines vertus, par exemple de permettre la revalorisation d'anciennes friches industrielles et de quartiers, comme on le voit dans les grands centres urbains que sont Genève ou Zurich. Dans le cas de Bertigny-Chamblioux, il ne s'agit pas d'une friche industrielle, mais de terrains vierges de toute construction. L'expérience montre également qu'un quartier mixte est souvent en fait composé majoritairement de logements. Si vous vous rendez dans le nouveau quartier de Düdingenplus, à côté de la gare de Guin, vous vous trouvez avec cinq ou six niveaux de logements pour un niveau de commerces ou d'activités. Ce secteur est pourtant, dans notre plan directeur, une zone stratégique d'importance cantonale. Finalement, il faut savoir que les prescriptions en matière de bruit rendent incompatibles logements et activités. Même des activités de faible nuisance ne sont pas toujours possibles. La commune de Villars-sur-Glâne en a fait l'expérience lorsqu'en 2012 elle était à deux doigts d'introduire une telle mixité dans sa zone d'activités, avant de revenir en arrière suite à des analyses poussées.

Un point sur la démographie. Cela a déjà été évoqué, le scénario démographique retenu dans le Plan directeur cantonal a été fondé sur une période tout à fait extraordinaire de croissance pour le canton de Fribourg. Il n'est pas dit que cette période

extraordinaire se renouvelle et nous sommes donc sur une base de prévisions très optimistes. Plusieurs députés, notamment mon collègue Mauron, ont interpellé les autorités sur le taux de vacance de logements. C'est clair que Bertigny-Chamblioux s'inscrit dans la durée. Néanmoins, nous avons toujours tendance à planifier trop de logements. Ce développement Bertigny-Chamblioux ressemble à des quartiers semblables: à Lausanne, on connaît le quartier des Plaines du loup, le quartier de l'Etang à Genève. Il faut quand même se rendre compte que ce sont des agglomérations qui connaissent une situation tout à fait opposée à la nôtre. Ce sont des agglomérations qui manquent cruellement de logements et qui reçoivent énormément de pendulaires chaque jour. A Fribourg, on est exactement dans la configuration inverse: on exporte des pendulaires et on a trop de logements. Un ordre de grandeur de 30 000 habitants sur ce secteur correspond à 50 000 habitants par km². Par comparaison, la ville de Paris a une densité intra-muros de 20 000 habitants par km². Il faut quand même se rendre compte des échelles dont on parle.

Un mot sur les plus-values. Le calcul de la plus-value dans ce dossier est impossible à ce stade. Il dépend entièrement des choix que nous ferons en terme d'affectation. Seule une affectation de type logement permettrait de dégager les plus-values, d'où mes craintes quant à la disponibilité des terrains pour l'économie. Dans le calcul de la plus-value effectuée, aucune surface n'a été retenue pour les parcs publics, les écoles, les infrastructures sportives et les activités non compatibles avec le logement. Si on parle de construction pour un montant de huit milliards, cela correspond à des immeubles d'habitation. Il faut donc relativiser cette approche basée sur la plus-value.

Enfin, peut-être quelques mots sur la fusion. Vous avez vu que le groupe Fusion, responsable du développement, favorise aussi, comme la commune de Villars-sur-Glâne, un développement économique. C'est donc important pour le Grand Fribourg d'avoir cette possibilité. En conclusion, je dirais que personnellement je ne m'opposerai pas à ce crédit, mais je rejoins toutes les questions qui ont été soulevées et je pense qu'avant toute chose, beaucoup d'éléments doivent être clarifiés avant que les autorités compétentes puissent prendre des décisions.

Dafflon Hubert (*PDC/CVP, SC*). Je m'exprime à titre personnel, je n'ai aucun lien d'intérêt, si ce n'est l'intérêt de défendre l'économie fribourgeoise et les emplois fribourgeois sur cette zone. Nous sommes maintenant devant un choix de société. La grande question, finalement, ce n'est pas ce crédit, mais celle-ci: voulons-nous agrandir Fribourg de 20 à 25 000 habitants dans ce secteur ou maintenir cette zone stratégique pour les activités à haute valeur ajoutée? C'est ça la question et moi, ce qui m'inquiète dans ce crédit, c'est qu'il porte à croire qu'on a déjà décidé que nous allons agrandir Fribourg dans ce secteur. Une mixité, cela veut dire que vous aurez des activités relativement légères, peu nocives, comme une ville peut l'avoir. Personnellement, je pense qu'on fait fausse route.

Ma relation par rapport à Bertigny est la suivante: j'en ai entendu parler la première fois par Jean-Daniel Wicht en 1999. Je présidais la commission technique, nous avons parlé de la couverture de l'autoroute, vous aviez eu beaucoup de peine à nous convaincre. Mais à force de revenir, on s'est dit que peut-être le secteur Chamblioux était une bonne chose. Aujourd'hui j'en suis convaincu: couper cette tranchée au milieu de l'agglomération de Fribourg est une excellente chose. En 2007, je suis chef du SeCA, et là, c'est Gottéron-Village, dans le même secteur. On y va, on doit y aller vite, il y a beaucoup d'enjeux, beaucoup de millions à la clé et finalement je n'ai pas le courage d'aujourd'hui, pas ma liberté d'expression à ce moment-là... On n'a pas le choix, on va de l'avant et tout ça est construit sur cinq millions de subventions fédérales pour une piscine olympique de 50 mètres qui, après tous les travaux que nous avons faits dans le secteur, on remarque que ça tombe, même si les travaux avaient débuté. Je me rends compte, à ce moment-là, que ce secteur est hautement stratégique, important pour notre canton, important pour les emplois et il faut le conserver. Il devient un des huit secteurs stratégiques hautement de valeur. J'ai de la peine à croire aujourd'hui que dans les deux dernières années, si facilement, on laisse tomber ce secteur au centre du canton, si important au niveau des accès. Vous faites une ville là-bas, vous aurez encore plus de pendulaires, ni plus ni moins. Si cette étude vise seulement à voir le fonctionnement de cette nouvelle ville, pour moi elle n'a pas de sens. Il faut garder les emplois, il faut garder le rôle de ce centre d'aménagement du territoire pour l'activité à haute valeur ajoutée. En 2015, on décide la couverture par mandat. Mais on décide la couverture de Chamblioux sur 620 mètres! Le Plan directeur cantonal, c'est quand même le comble, celui qu'on a eu en consultation, si vous lisez la fiche P102, elle dit clairement que c'est un secteur d'importance stratégique cantonal où la visibilité doit être garantie sur l'axe pour justement faire la carte de visite. Comme si vous passez en Gruyère, vous voyez toutes ces belles enseignes. C'est ça aussi le but! Vous avez un passage nombreux sur cette autoroute.

En lisant les documents pour la décision de ce jour, je suis déçu sincèrement pour la qualité de ces documents et surtout, normalement j'apprécie beaucoup Boussole 21, c'est toujours très intéressant. Vous prenez le texte de Boussole 21 et on vous dit: "C'est intéressant pour l'économie, on va créer du travail pour créer ces anti-bruit, ce tunnel-là". Pour moi, une Boussole 21 aurait été utile où on compare la ville de 30 000 habitants à une zone stratégique d'activités et là on a une Boussole 21 valable sur le domaine de l'économie. Finalement, personnellement, je pense que cela fait sens de couvrir la première partie, soit Chamblioux. Au contraire, la deuxième partie à partir des dépôts des TPF, ça ne fait plus de sens. C'est contreproductif et il faut que le Conseil d'Etat nous maintienne cette zone stratégique d'importance cantonale pour du secondaire de haute

valeur et du tertiaire. Parce que si vous faites une ville, eh bien les entreprises ne vont pas venir parce que je suis sûr que, dans vos communes, vous avez déjà vécu le principe de la mixité: ça donne de l'habitat avec pas grand-chose de plus à mon avis. Et ça, c'est fondamental. On doit s'inspirer du CIG de Givisiez qui est en train de se terminer: ça a duré sur une quarantaine, une cinquantaine d'années. Moi je pense que, par exemple, la politique foncière active du canton de Fribourg devrait racheter ces terrains et les vendre au fur et à mesure, les mettre à disposition, que des belles entreprises viennent dans notre canton. On l'a vu dans le cadre de la Fusion 21, j'étais à une conférence la semaine dernière une représentante de l'économie disait: "Dans cette fusion, on a laissé un peu pour compte l'économie". Et c'est vraiment encore une fois ça que je ressens ici aujourd'hui. Je pense qu'on doit vraiment faire attention. Je pense qu'on doit couper la poire en deux: on doit faire la première partie, la couverture, et la deuxième partie, il faut la laisser en zone d'activités. La première partie c'est l'urbanisation, la mixité. La deuxième partie doit rester pour un domaine d'activités. Je suis pour un Fribourg où on augmente le PIB, je suis pour un Fribourg qui a des emplois en plus. Et si on fait là-bas une zone mixte, on aura des pendulaires en plus, ce que l'on combat depuis longtemps dans notre canton.

Schnyder Erika (*PS/SP, SC*). Je déclare ici mes liens d'intérêt: je suis syndique de la commune de Villars-sur-Glâne, commune particulièrement malmenée ces derniers temps à propos de ce projet de Chamblieux-Bertigny, à propos de la fusion et avec tous les raccourcis saisissants dont certains ont le secret, on finit par nous accuser de tous les maux de la terre ou en tout cas du canton de Fribourg. Permettez-moi de remettre un peu l'église au milieu du village. Quand j'ai écouté tout ce que vous avez dit jusqu'ici, je constate qu'il y a beaucoup de questions qui se sont posées au sein des différents groupes, questions que la commune de Villars-sur-Glâne s'est également posée. Je ne reviendrai pas sur les propos qu'a tenu mon collègue M. Marmier au sujet de la densification, c'est évidemment une question très importante. Mais je tiens à rappeler quelques vérités. Tout d'abord la commune de Villars-sur-Glâne ne s'est jamais opposée à la couverture de l'autoroute, contrairement à ce qu'on peut dire et je suis particulièrement à l'aise puisque j'ai même signé le mandat n'est-ce pas. Deuxième chose, je tiens à dire que la commune de Villars-sur-Glâne a fait valoir des prérogatives qui, somme toute, sont des prérogatives légales et qui lui appartiennent, à savoir qu'elle reste quand même, en vertu de la loi, maîtresse de l'aménagement de son territoire, chose qui paraît-il ne semblait pas aller de soi, même si on nous dit "mais oui, mais oui, où est le problème, circulez il n'y a rien à voir". Troisième chose, il y a un élément qui, pour moi, est particulièrement stupéfiant. Un projet de cette importance, un projet dont tout le monde dit qu'il est particulièrement novateur, un projet qui recoupe un énorme territoire, qui recoupe une zone finalement qui est une zone routière et même autoroutière, ce projet-là, il doit être pris en charge non pas par des communes, par des privés, par des entreprises qui sont en partie publiques et en partie privées, mais bien par le canton et la Confédération. C'est donc cette frilosité financière du canton qui laisse pantois. Pourquoi le canton veut-il, alors que c'est un projet qui va bénéficier à l'ensemble du canton, eh bien pourquoi veut-il récupérer ses billes une fois qu'il aura fait l'avance? C'est inadmissible! Ce projet-là doit être pris en charge par le canton.

Alors si je ne m'opposerai pas à ce crédit, je m'abstiendrai lors du vote parce que j'estime que le canton n'a pas poursuivi comme il le devait sa réflexion. Bien entendu, on n'est pas encore ici en train de discuter des détails comme la longueur de la couverture, comme tous ces éléments techniques qui sont le fait des instances d'études que nous allons finalement financer. Mais j'estime qu'il faut impérativement que le canton prenne ses responsabilités dans cette affaire et je répéterai encore et toujours que la commune de Villars-sur-Glâne entend garder ses prérogatives en matière d'aménagement du territoire et n'entendra pas recevoir de leçon de qui que ce soit. Par ailleurs, je dirai aussi que si vous faites des amalgames entre la position de la commune de Villars-sur-Glâne dans ce dossier et la fusion c'est votre responsabilité, ça n'est pas celle de la commune.

Defferrard Francine (*PDC/CVP, SC*). Mes liens d'intérêt, je suis donc citoyenne de la commune de Villars-sur-Glâne, j'y ai déménagé depuis près de cinquante ans. Je suis également conseillère générale et membre du COPIL concernant la jonction autoroutière de la N12. Par rapport à l'objet qui nous est soumis ce jour, j'ai juste deux questions. En relation avec la convention signée par les partenaires, nous avons pu lire dans la presse que la commune de Villars-sur-Glâne avait demandé un entretien au Conseil d'Etat qui le lui a refusé. Quelles sont les raisons de ce refus? Deuxième question: les études à mener ont-elles un quelconque effet liant, juridique, par rapport à l'aménagement du territoire, en particulier au niveau des procédures de planification à venir? D'avance merci pour les réponses.

Marmier Bruno (*VCG/MLG, SC*). Je souhaitais juste répondre très amicalement au député Jean-Daniel Wicht qui m'a interpellé. C'est une chose qu'une commune dépositaire de l'autorité d'aménagement soit invitée dans des COPIL, dans des ateliers. C'est une autre chose qu'elle soit considérée comme partenaire à titre de cette même autorité. Mais les choses évoluent depuis quelques mois, depuis quelques semaines. Nous essayons de travailler, de trouver une solution. M^{me} la syndique l'a très bien dit: nous ne braderons pas les prérogatives légales qui sont les nôtres. D'ailleurs aurions-nous le droit d'accepter quelque chose qui, même dans une convention, est contraire aux prérogatives que nous donne la LATeC? Je ne crois pas. Simplement, je pense qu'il ne faut pas critiquer la commune de Villars-sur-Glâne. Je rappelle quand même que le territoire concerné se situe pour plus de la moitié à Villars-sur-Glâne, que si des travaux se font, des constructions, cela aura un impact majeur sur les infrastructures scolaires, crèches, l'organisation du territoire... Nous avons prévu des développements de

logements totalement à l'opposé de la commune, nous avons construit des écoles en fonction de cela. Si toutes les cartes sont redistribuées, il est normal peut-être, étant la commune la plus touchée, que nous devions approfondir les discussions avec le Conseil d'Etat. C'est ce qui est en cours. Alors laissons le temps à Villars-sur-Glâne de signer cette convention, une autre convention. Deux mois plus tôt, six mois plus tard... Cela n'a finalement pas beaucoup d'importance pour un projet qui est appelé à durer jusqu'en 2050.

Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC). Je veux juste préciser quelque chose par rapport au projet que quelques députés, quatre, avons travaillé avec les quatre entreprises citées par M^{me} Mutter. En fait, le problème était simple: on a voulu simplement, à un certain moment, trouver une solution lorsque les communes de Givisiez, Granges-Paccot et Fribourg ont renoncé à la couverture autoroutière, au partenariat avec la Confédération, parce que le projet avait explosé au niveau financier. Elles ont baissé les bras et personnellement, avec André Schoenenweid et d'autres députés, on s'est dit: "On ne peut pas accepter qu'on mette des murs anti-bruit à travers Fribourg, c'est totalement inconcevable", et c'est pour cela qu'on a développé un projet urbanistique. On avait deux variantes: la variante de la Confédération à 660 mètres que les urbanistes engagés par les quatre entreprises fribourgeoises ont poussé à 1000 mètres. 1000 mètres, c'est à la hauteur, comme certains l'ont demandé, à la hauteur des actuels ex-futurs dépôts TPF, tout simplement. Et en plus parce que personne ne voulait financer cela, on a essayé de trouver des solutions. Entendre aujourd'hui qu'on veut faire une opération immobilière, je rappelle que l'objectif de la plus-value qu'engendrait la couverture était justement pour financer cette couverture que personne ne voulait payer. Aujourd'hui il ne faut pas dire n'importe quoi. Je sais très bien que quand on veut tuer le chien, on dit qu'il a la gale. Mais en fait c'était ça le départ du projet. Maintenant, l'étude devra dire effectivement ce qui est le mieux pour les communes. Mais comme il touche le territoire de quatre communes, il est important que ces communes travaillent main dans la main avec le Conseil d'Etat.

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). Un débat nourri, on s'y attendait. C'est vrai que toutes les questions qui ont été posées ici ont été également posées durant les deux séances de commission. Mais à chaque fois, c'est clair, on s'est dit: "Les réponses seront justement dans l'étude". Certainement, certains députés ici ont quelques craintes d'être pieds et poings liés en disant – là je reprends plutôt les propos du député Dafflon, du député Ducotterd ou du député Marmier: "Mais finalement si on vote ce crédit de 4 millions, on vote de facto une tranchée de 1400 mètres". Ce n'est pas le cas. En tout cas ce n'est pas comme ça que ça nous a été expliqué. Mais là, je laisserai le Commissaire du Gouvernement nous rassurer. C'est vrai que moi non plus je ne voterais pas 4 millions ici si j'étais sûr que la tranchée ferait 1400 mètres. Mais on ne sait pas. Elle ne fera peut-être que 620 mètres, les 620 premiers mètres qui avaient été discutés avec les entrepreneurs de l'époque.

Un certain nombre de questions s'adressent directement au Commissaire du Gouvernement, je le laisserai répondre. Par contre, il y a quelque chose que je ne peux pas laisser dire ici dans cette salle, ce sont les propos de la députée Mutter qui parle de magouilles. M^{me} la Députée Mutter, moi je ne peux pas accepter que vous disiez déjà aujourd'hui, sans connaître d'ailleurs les experts suisses et internationaux qui feront partie de ce collège d'experts, qu'il y a de la magouille sans connaître les gens qui vont décider du sort de ces études. Là je pense que ce n'est absolument pas normal que dans cette enceinte vous utilisiez des termes pareils. Autre chose, vous parlez de lobbying d'entreprises. J'ai participé avec le député Wicht et le député Schoenenweid et les quatre entreprises, effectivement, aux premiers pas, aux prémices de cette tranchée à 620 mètres. Mais sachez que ces sociétés ont dépensé, à compte d'auteur, un montant à six chiffres. Je vous donne un indice: le premier chiffre est plus grand que cinq. Mais ces sociétés n'ont aucune certitude quant à l'adjudication des travaux. Elles ont dépensé cet argent sans savoir si un seul franc retomberait dans leur poche, car peut-être cette tranchée couverte sera construite par des sociétés extérieures au canton de Fribourg. On ne l'espère pas, mais ça peut vraiment être le cas. Donc il ne faut pas ici faire un procès d'intention à ces entreprises qui ont cru avant les autres, avant nous politiciens, que cette tranchée était réalisable et qu'elle devait être réalisée. Evidemment, au niveau de la commission, vous avez dit que vous alliez peut-être demander le renvoi, on ne le savait pas encore donc on ne l'a pas traité. Donc la commission a bien évidemment accepté ce crédit. Je ne reviendrai ainsi pas sur votre demande de renvoi, que je recommande bien évidemment à tout le monde de refuser.

Mutter Christa (VCG/MLG, FV). J'aimerais expliquer le terme de magouilles: ce que j'expliquais, c'est que dans le mandat d'étude parallèle, c'est le COPIL qui choisit les participants. Après, on m'a explicitement affirmé – j'ai demandé à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions –, que la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions veut pouvoir discuter avec les participants pendant la phase d'élaboration des mandats. Puis un collège d'experts commente les projets. Mais la décision revient à nouveau au COPIL ou au Gouvernement. Donc, pour les participants au mandat d'étude parallèle, c'est un travail sous influence de A à Z. C'est pour ça que je dis que les magouilles sont possibles et, par ce système d'influences, même prévues.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. J'aimerais remercier toutes les personnes qui sont intervenues pour leurs propos généralement constructifs. La dialectique nous amène en général à plus de qualité, à condition qu'elle cherche l'objectif.

Je remercie le député Bapst pour son soutien général. Il a notamment posé la question de la longueur. Sur la longueur, vous avez entendu différentes assertions aujourd'hui, aussi dans le cadre des informations complémentaires. Le projet ou les travaux d'avant-projet qui existaient au début de cette législature et que j'ai découvert sur ma table en arrivant parlaient de deux variantes possibles, comme l'a évoqué le député Wicht: une à 600 mètres et une à 1000 mètres. A ce moment-là, les premières discussions que nous avons eues avec les différents députés intéressés, milieux intéressés et communes intéressées – aussi en discutant avec l'Office fédéral des routes (OFROU) d'ailleurs –, nous ont montré qu'il n'était pas super judicieux de se restreindre d'ores et déjà à faire une étude sur une longueur donnée et à restreindre ainsi notre capacité de penser.

Après il y a des limites physiques. On a les a posées à 1400 mètres parce que c'est l'endroit où la bretelle commence à quitter l'autoroute du côté Fribourg-Sud. Et là, si vous voulez couvrir des choses comme cela, le coût devient tout simplement inconsidéré donc ça ne donne pas de sens. C'est donc la limite maximale physique. Après on peut, du côté Fribourg-Nord, aller plus ou moins loin. Nous avons fait faire des études complémentaires à la demande de plusieurs partenaires concernés, y compris la commune de Granges-Paccot, pour voir si cela fait sens d'aller plus loin que ce qui était prévu à l'origine côté couverture nord. Les pré-études nous ont montré que c'était faisable, mais que ce n'était pas une priorité. Tant pour des raisons économique que de qualité de protection contre le bruit, de rapports entre mesures et efficacité, la prolongation côté Fribourg-Nord n'était pas à prioriser. Ce qui n'empêche pas qu'un jour peut-être on pourra y réfléchir. Cela nous donne aujourd'hui ce périmètre qui va entre 600 mètres, variante minimale mais qui est strictement protection contre le bruit, et 1000, 1200 ou 1400 qui sont différentes variantes; 1200 est un seuil technique que nous a donné l'OFROU: au-delà, la courbe d'augmentation du coût a une rupture pour des raisons technologiques d'aération du futur tunnel.

Le but du travail du collège d'experts est précisément d'évaluer les différentes possibilités dans ces parties équipes, techniques, routes. Quelqu'un nous a dit: "Il faut travailler avec la Confédération!" Nous avons la direction de l'OFROU qui est directement impliquée dans le projet, qui réfléchit avec nous, qui a l'avantage de pouvoir discuter en connaissance de cause parce que ses experts connaissent tous les projets de Suisse qui traitent de couverture autoroutière, sous toutes les formes possibles et imaginables. Vous avez des couvertures autoroutières sur des tranchées qui sont ouvertes; là vous couvrez. Vous avez des couvertures autoroutières sur des champs ouverts, où des fois vous faites des mouvements de terrains; ce qui signifie que, in fine, ça ressemble à une tranchée ouverte recouverte. Tout dépend de ce que vous faites de l'ensemble du terrain. Plus vous travaillez sur une zone géographique relativement importante, plus vous avez de potentiel aussi de travailler sur le terrain et sur ce qui ressemble ensuite à soit à un cageot comme quelqu'un l'a décrit – ce qui n'est définitivement pas l'objectif. Là, encore une fois, c'est le concours d'idées et le collège d'experts, avec les différentes équipes qui travailleront, qui devront le déterminer.

Je remercie également le député Moussa pour son soutien. Vous avez posé un certain nombre de questions sur le COPIL: ces choses sont d'ores et déjà prévues. Vous avez demandé que les réflexions du concours portent aussi sur des poumons verts: ces choses-là figurent aux catalogues sur lesquels les équipes qui seront mandatées dans le cadre du concours d'idées devront travailler. Donc ce sont des choses qui font partie des réflexions.

Le député Chardonnens, pour le groupe de l'Union démocratique du centre, a notamment évoqué la question de la mobilité et des défis de mobilité qui dépassent largement le périmètre de Bertigny-Chamblioux. C'est une réflexion que nous partageons. La question du périmètre a été évoquée par la députée Mutter, qui s'est souciee d'un périmètre pas suffisamment précis. Nous avons un certain périmètre géographique qui est donné par des propriétés de parcelles. Mais il est évident que quand vous pensez un espace pareil, vous devez penser au-delà de ce périmètre, parce que vous avez des interactions entre ce qui est dans le périmètre et ce qui se passe ailleurs. Cela vaut par exemple pour l'hôpital, évoqué par le député Schoenenweid, qui se trouve en dehors du périmètre étroit. Mais il serait ridicule de ne pas penser à l'hôpital quand on réfléchit à cette zone dans son ensemble! Raison pour laquelle, d'ailleurs, nous avons introduit formellement une représentation de l'hôpital dans nos organes. Le directeur de l'HFR participe aux travaux activement. Cela se passe d'ailleurs extrêmement bien et d'après ce que j'ai entendu et cela a aussi dynamisé les réflexions du côté de l'hôpital. Le fait d'avoir un peu de pression par Bertigny-Chamblioux, les a incités à accélérer leurs travaux et je pense qu'on est gagnants des deux côtés avec cette démarche.

Beaucoup ont parlé des zones d'activités. C'est aussi une des réflexions de la politique foncière active du Conseil d'Etat. On doit penser relativement large et nous avons à l'évidence besoin d'endroits pour des activités de type secondaire dans l'agglomération fribourgeoise. C'est incontesté. Nous avons à l'évidence également besoin d'endroits pour des zones d'activités tertiaires dans l'agglomération fribourgeoise. Nous avons besoin de différents types de zones d'activités dans la grande agglomération fribourgeoise. Je ne parle pas de l'agglomération au sens politique, mais dans un espace géographique qui se trouve au centre du canton. Dire aujourd'hui ce qui doit se trouver exactement où, ça fera partie, pour l'espace Chamblioux-Bertigny, des réflexions. Mais là aussi, elles devront dépasser un petit peu l'espace. Est-ce que, en 2030 ou 2040, l'on met dans cet espace tout ce qu'on pensait y mettre dans les années 1980 ou est-ce que certaines fonctionnalités du territoire qui, en 1980, donnaient du sens là-bas se retrouveront peut-être à un autre endroit, dans la même commune ou peut-être à un autre endroit dans l'agglomération? C'est le genre de choses auxquelles on va devoir réfléchir aussi. La ville

n'est plus au même endroit qu'elle l'était en 1980 ou en 1990. Par la force des choses, ça doit aussi nous faire réfléchir à certaines choses. En 1980, personne n'imaginait une seconde avoir une zone d'activités de type cantonal à côté de la Gérine à Marly. Si le canton a racheté là-bas des terrains d'une surface relativement importante, ce n'est pas pour y planter des pommes de terre! C'est a priori pour y faire une zone d'activités. Si nous prévoyons actuellement la construction d'une route de contournement entre Marly et Matran, c'est aussi parce que nous avons du côté de Marly un développement intense de différents types d'activités et que pour ça, il faut avoir un lien cohérent de ce qu'on peut faire là-bas et de ce qu'on peut faire de l'autre côté de l'agglomération. Je pars du fait que nous avons sur Marly des possibilités de caser de l'industrie lourde. Nous avons tout l'équipement avec, nous avons des possibilités de traverser ou de quitter, d'arriver dans cette zone-là sans perturber des zones d'habitation grâce à la route de contournement Marly-Matran. A l'époque, quand j'étais encore député, je faisais partie des gens qui étaient opposés à cette route. Aujourd'hui j'y suis favorable pas simplement par collégialité, mais parce que les choses ont changé et parce que l'espace de la ville de Fribourg a changé et parce qu'on pense des choses là-bas qu'on n'a pas pensé il y a dix, quinze, vingt ou trente ans. Cela vaut évidemment aussi, par effet induit, pour Bertigny et pour l'espace Bertigny-Chamblioux.

Pour la mobilité, en réponse au député Chardonens encore, il faut penser large, en pensant évidemment à l'ensemble des types de mobilité. La priorité doit être l'efficacité, c'est-à-dire pas de guerre idéologique, voiture contre vélo, voiture contre train ou tout ce que vous voulez. Il faut voir, pour les différents flux qui passent et qui sont induits par cet espace, quelle est la manière la plus efficace de gérer les choses. Et c'est sur cette base-là que le concours d'idées sera d'ailleurs organisé. Dans le concours d'idées, chaque participant aura des équipes spécialisées sur les questions de mobilité. La mobilité est un des assez grands défis. Ce n'est pas évident de régler de manière intelligente la mobilité sur la zone dont nous parlons aujourd'hui.

Au député Benoît Rey, je pense que j'ai déjà répondu partiellement à sa première question qui concerne la mobilité: il y a une volonté du canton de renforcer les transports publics et la mobilité douce là où ça donne du sens et où c'est efficace. Sur certains types de distance, sur certains types d'axes, des projets comme l'introduction du quart d'heure dans l'agglomération pour lequel le Conseil d'Etat s'est massivement engagé ces deux dernières années et qui figure aujourd'hui dans le projet de décret que le Parlement fédéral adoptera – j'espère d'ici quelques semaines – avec les infrastructures nécessaires pour que l'agglomération de Fribourg puisse bénéficier d'un transport public rythmé au quart d'heure à partir de 2024 sur son axe sud, 2026 sur son axe nord et 2022 d'ailleurs sur la gare de Givisiez. Ce sont des choses qui marquent notre volonté d'aller dans cette direction. Là je ne sais pas encore comment ces choses pourront s'orienter sur l'espace Bertigny-Chamblioux. Cela fait partie formellement du mandat de réfléchir à comment concilier cet espace-là avec les projets d'évolution, notamment des transports publics aussi, du Conseil d'Etat du canton de Fribourg. Concernant les adaptations du COPIL et du BEX: nous avons eu une phase provisoire, ou initiale, d'un comité de pilotage et d'un bureau exécutif qui comportent des représentants de l'ensemble des communes concernées. Chaque groupe parlementaire qui siège ici même est représenté au COPIL. Nous avons tenté d'éviter aussi, sur le souhait des différents membres, un monstre. Ce qui a comme conséquence que certaines personnes y sont pour cette première phase du début de formalisation avec plusieurs casquettes, raison pour laquelle, formellement, vous avez raison: l'Agglo n'y est pas. Après, il y a quand même le président de l'Agglo qui est là avec sa casquette de syndic de la commune de Granges-Paccot. Il y a eu un souhait d'éviter que chaque organe soit représenté une fois pour éviter qu'ensuite siège un organe de 40 ou 50 personnes. Raison pour laquelle certaines personnes sont là avec plusieurs casquettes. M. le Député Marmier représente son groupe, mais à l'évidence profite aussi, pour la commune de Villars-sur-Glâne, de ces réflexions parfois un peu conflictuelles. Mais les choses, comme vous l'avez dit, sont en train de se remettre sur les rails et j'apprécie ça. C'est normal dans ce genre de contexte d'avoir des personnes qui ont différentes casquettes. Si ça se fait de manière transparente et claire vers l'extérieur, ça ne pose pas de problème particulier. Par contre, la gouvernance va être revue pour l'étape suivante avec les crédits qui sont donnés par le Grand Conseil et qui ont déjà été donnés par les différentes autorités communales, par la Bourgeoisie et par les TPF.

Frau Grossrätin Mutter, ich danke Ihnen für Ihre Vermutungen zu meinem Bedürfnis, in die Geschichtsbücher einzugehen. Ich habe meine psychologische Selbstanalyse noch nicht so weit geführt, um Ihnen diese Frage qualifiziert beantworten zu können und überlasse das gerne anderen. Meine Zeit ist mir dazu etwas zu wertvoll. Sie haben gesagt, die Qualität des Projektes sei zu wenig ausgearbeitet. Wir haben eine breite Beteiligung, wir haben qualifizierte Büros, wir haben Experten aus dem Kanton, aus der Schweiz, aus dem Ausland, die unser Expertenbüro zusammensetzen. Es sind selbstverständlich noch viele Fragen offen. Aber das ist gar nicht anders möglich. **Ich habe bereits eingangs erwähnt, warum bei einem solchen Projekt relativ lange (10:02:01)** - natürlich müssen wir konzeptionell sauber schaffen. Ich gehe davon aus, das wird gemacht, deshalb arbeiten wir auch mit professionellen Büros zusammen, die Erfahrungen haben mit grossen Projekten. Aber wir sind in einer Phase, wo wir uns immer noch mehr Fragen stellen werden, als wir Antworten haben. Das ist einfach normal in einem solchen Prozess.

Problematisch wäre es, wenn man sich die richtigen Fragen nicht stellen würde. Wir haben eine breite Zusammensetzung auch der Experten, die gewährleisten soll, dass man wichtige Fragen nicht vergisst. Das Dummste, was einem passieren kann in

solch einer Phase eines Prozesses, ist, dass man zwei Jahre später feststellt, dass man eine wichtige Frage zu stellen vergessen hat. Ich begrüsse den Präsidenten der Steuergruppe des Projektes, über das wir heute diskutieren, unseren Finanzdirektor.

Sie haben vorgeworfen, das Projekt sei stark strassenlastig. Dem ist definitiv nicht so. Wenn Sie die Ausschreibung des Wettbewerbes lesen, werden Sie sehen, dass wir im Gegenteil versuchen, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung andere Bewegungsmodi, insbesondere ÖV und Langsamverkehr, bewusst zu fördern. Gerade auf relativ kurzen Strecken, wie es innerhalb einer solchen Zone der Fall sein wird, sind solche Bewegungsmodi interessant. Wir gehen davon aus: Wenn Leute in diesem Teil der Stadt wohnen und arbeiten, gibt es auch ein Potential an kurzen Strecken, die man effizient ohne motorisierten Verkehr bewältigen kann. Das ist sicher ein Ziel, aber es braucht sämtliche Mittel, wie bereits dem Grossrat Chardonnens beantwortet.

Sie haben die Nichtanwesenheit der Agglo gerügt. Die Antwort zur Steuergruppe habe ich bereits gegeben. In dieser sitzt der Präsident der Agglo drinnen, auch wenn er es formal mit einem anderen Hut tut. Es ist geplant und vorgesehen und wurde formal auch so beschlossen, dass ein Mitglied des Sekretariates der Agglomeration im Expertengremium sitzt. Das heisst, die Agglomeration hat formal einen Sitz in der Expertengruppe.

Sie haben eine Rückweisung beantragt mit drei Motiven. Erstens: ungenügende Information, unter anderem zum Perimeter. Die Antworten zu dieser Frage habe ich bereits in vorangehenden Antworten gegeben.

Zweitens rügen Sie, die Organisation sei unzufriedenstellend. Wir haben sie relativ breit abgestützt und sie wurde von allen so gutgeheissen. **Die beteiligten Institutionen, das heisst alle Gemeinden, Bürgergemeinde, tpf, haben diese Organisation (10:04:38)**. Erstens: die Diskussionen finden regelmässig statt. Es ist definitiv kein "faite accompli", wir haben bereits Dutzende von Sitzungen gehabt. Die Beteiligten sind da. Es haben regelmässig Diskussionen stattgefunden, die Governance wurde dementsprechend auch regelmässig angepasst. Insofern kann nicht die Rede davon sein, der Staat habe irgendetwas aufoktruiert gegen andere. Das können sämtliche Beteiligten, die bereits dabei waren, so bestätigen. Es ist tatsächlich so, dass dies für die Phase Null der Fall war und dass für die Phase 1 eine andere **Governance (10:05:10)** vorgesehen ist, aber das war erstens von Anfang an so geplant, zweitens auch klar allen so mitgeteilt und ich denke, den meisten auch so bewusst.

Es wurde auch gefragt: Warum sind nicht alle dabei? Wir haben ganz bewusst in einem ersten Schritt entschieden, auch mit den **Vertretern der Privaten (10:05:30, da fehlt wieder einmal ein Teil des Satzes, H. Ambühl)** - etwa 90 Prozent des Landes gehören Gemeinden, der Bürgergemeinde, dem Staat oder einer öffentlichen Institution wie die tpf, zirka 10 Prozent, es kommt etwas darauf an, wie man einzelne Parzellen noch berechnet, gehören Privaten. Es hat sich die Frage gestellt, ob sie dabei sein sollen oder nicht. Wir haben auch aufgrund der Erfahrungen der tpf mit Grossüberbauungen festgestellt, dass es sinnvoller ist, Private zu informieren, sie aber in der ersten Phase des Prozesses nicht zu implizieren, weil das den Prozess massiv verspäten würde. Wir haben allerdings einen Vertreter der Privaten in der Steuergruppe, das ist bewusst so ausgewählt und wurde von sämtlichen Trägern so gutgeheissen. Er vertritt im Gegensatz zu dem, was Sie gesagt hatten, nicht die vier Unternehmen, die ursprünglich das Projekt hatten, sondern er vertritt generisch die Interessen der Privaten. Das war gewollt, weil wir diesen Partner nicht vollständig beiseitelassen wollten bei der Planung.

Sie haben drittens gerügt, die Organisation würde "magouille" zulassen oder geradezu fördern. Erstens teile ich Ihre Sichtweise der Welt nicht. Ich denke, wenn wir visionär sein wollen, dann können wir nicht gleichzeitig unsere ganze Denkweise auf Misstrauen gegenüber dem Anderen aufbauen. Ich mache nicht Politik, die auf Misstrauen grundiert sondern grundsätzlich auf Vertrauen. Selbstverständlich soll Vertrauen nicht naiv sein, das ist definitiv nicht der Zweck der Sache. Wir haben eine breite Abstützung mit den verschiedenen Gemeinden, mit sämtlichen politischen Parteien, die dabei sind. Ich gehe davon aus, dass das nicht alles manipulierbare Naivlinge sind, die da drinnen hocken, sondern erwachsene Menschen, die denken können.

Ich danke Ihnen, dass Sie versucht haben, denjenigen Kollegen, die es nicht wagen, zu sagen, was Sie negativ zum Projekt meinen, die Stimme zu verleihen. Ich bin etwas erstaunt ob dieser Aussage. Ich gehe auch hier davon aus: Wir haben 110 Gewählte hier, die gross und erwachsen sind und die es wagen, zu sagen, was sie denken. Wenn nicht, dann sollten sie vielleicht einen anderen Job tun.

J'aimerais remercier le député Schoenenweid de ses propos et de sa collaboration active, qui a permis d'intégrer à nos réflexions l'HFR, qui est un élément central du développement du territoire dans ce domaine.

Au député Ducotterd, quelques éléments... Pas de questions possibles? Nous avons discuté quatre heures en commission. Il y a eu beaucoup de questions, nous avons tenté d'y répondre. Je pars du fait que toutes les questions qui ont dû être posées ont pu l'être. En tout cas, je ne me souviens pas avoir dit qu'il était interdit de poser des questions ou avoir refusé de répondre à la moindre des questions posées dans le cadre de ces discussions. Ensuite, il y a probablement une confusion dans les termes parce que vous dites : "On va manger sur la zone stratégique". La zone stratégique telle qu'elle est définie dans le nouveau Plan directeur cantonal adopté par le Conseil fédéral est donc valable, y compris et particulièrement, sur ces éléments-là – d'autres éléments feront encore l'objet d'une deuxième décision du Conseil fédéral d'ici cet automne. Mais dans

la première partie du Plan directeur cantonal adopté par le Conseil fédéral, il y a une adoption implicite notamment de cet élément-là. Nous avons eu des échanges avec l'Office fédéral du développement territorial (OFDT) suite aux interventions de la commune de Villars-sur-Glâne qui souhaitait s'opposer pour des raisons que la syndique a évoquées, que l'on peut comprendre du point de vue de la commune qui craint un empiètement sur l'autonomie communale.

Le canton, sur les zones stratégiques – qui parfois concernent une commune, parfois plusieurs –, a fixé des priorités. Cela a été donné à l'origine par la Direction de l'économie, responsable du développement des zones d'activités, qui souhaite dans certaines régions du canton prioriser, en fonction de critères stratégiques, "des zones particulières de développement". On souhaite par ailleurs, par un projet qui vous parviendra prochainement, pouvoir activer la liquidité du sol qui est souvent un problème de non développement de ces zones. Certains ici présents connaissent bien cette question. La zone stratégique, ce n'est pas parce que l'on couvre l'autoroute, qu'elle va changer sa nature! La zone stratégique, telle qu'elle est définie dans le Plan directeur cantonal pour les quatre zones stratégiques qui se situent en milieu urbain, comprend un terme de mixité. Plusieurs ont évoqué la problématique du terme de mixité. Le terme de mixité existe avec deux acceptions dans le droit de l'aménagement du territoire. La première, c'est celle que vous connaissez régulièrement dans vos planifications ou dans vos aménagements locaux: ce sont des zones de 10 000 ou 15 000 m² que vous qualifiez dans votre planification locale de zones mixtes et où M^{me} Papi vient vous embêter un petit peu – mais elle a raison – en disant: "Vous ne pouvez pas construire d'abord toutes les fonctionnalités d'un type et puis dire après, zut, on ne peut pas faire le reste". Si on fait des zones mixtes, il faut garantir un certain nombre de choses. On a des zones mixtes qui existent essentiellement parce que ça permet de faire un petit peu plus de bruit autour et puis que ce n'est pas toujours tout à fait conforme à l'objectif de la zone mixte. Mais enfin je ne veux pas faire un exposé sur la nature de la zone mixte. Ce sont des zones mixtes où il y a souvent au rez de l'activité, dessus des logements. C'est la vision classique qu'on a de cette zone mixte sur un espace relativement petit et telle qu'elle existe en tant que zone définie dans toute une série de plans d'aménagement locaux. La notion de mixité dans les zones stratégiques n'est pas la même notion. Dans une zone stratégique, ce sont des surfaces beaucoup plus importantes et vous pouvez avoir dans une zone stratégique classique des zones d'activités de types différents, mais que des zones d'activités. Dans une zone stratégique de type mixte, vous pouvez avoir des éléments qui sont des zones d'activités et d'autres éléments qui sont des zones mixtes au sens premier du terme. C'est un peu compliqué, je l'admets, mais c'est comme ça que se passent les choses. Concrètement, ça signifie que vous aurez des parts de zones stratégiques dites mixtes de type urbain qui sont exclusivement des zones d'activités – c'est aussi le cas à Guin. L'exemple cité du côté Birch: plus on s'éloigne du village plus on aura des zones d'activités au sens strict et pur du terme, et plus on s'approche de la gare, plus on aura des fonctionnalités du territoire qui vont être mixtes notamment à cause de la proximité de la gare. C'est ce que prévoit la commune de Guin et qui correspond d'ailleurs parfaitement à cette évolution.

Vous avez expliqué qu'il est indispensable de sauvegarder les enseignes des entreprises le long de l'autoroute, que c'est une des préoccupations du monde économique. On discute beaucoup aujourd'hui et d'ici le 30 juin des critères qui permettent à une entreprise soit de venir s'établir dans le canton, soit de ne pas quitter le canton. On parle beaucoup de fiscalité, c'est un facteur important – il est des fois surévalué, des fois sous-évalué, on verra après le 30 juin ce qui est le cas. Nous avons d'autres critères comme la liquidité du territoire. Vous pouvez faire tous les avantages fiscaux à une entreprise, s'il n'y a pas le terrain pour se mettre dessus, elle ne viendra pas. Même chose d'ailleurs pour le départ. D'autres ont parlé de qualité de vie, de vie culturelle, de tout ce qu'on veut. Je pars du fait que la possibilité d'avoir une enseigne le long de l'autoroute est aussi un facteur. Je pars néanmoins du fait que, si on lit l'étude de l'UBS ou les différentes études qui existent sur les facteurs d'établissement qui donnent des avantages de sites à un canton ou à un autre, je n'ai encore jamais vu la catégorie "enseignes au bord de l'autoroute". Cela ne signifie pas que ça ne puisse pas jouer un rôle mais, raisonnablement, je pars du fait que c'est probablement un peu moins important que le taux d'impôt ou l'accessibilité du terrain en tant que tel, pour rester sérieux. Il y a une partie de ces entreprises dont les sites se trouvent à l'extérieur du périmètre, c'est-à-dire au sud de la sortie Fribourg-Sud: elles ne sont tout simplement pas concernées car il n'est pas question de couvrir l'autoroute sur cet espace-là. Quant aux entreprises nouvelles, elles viendront s'installer éventuellement peut-être le long d'un bout couvert de l'autoroute. J'imagine que ce n'est pas parce que l'autoroute est couverte qu'une entreprise dira "Je ne veux pas me mettre là parce qu'il faut à tout prix que les voitures qui passent voient mon enseigne". Franchement, avec toute la bonne volonté que j'ai, je pense que c'est un argument, mais je pense qu'il n'est pas décisif dans la pondération des intérêts.

Le député Marmier, avec qui j'ai eu l'occasion d'avoir plusieurs entretiens ces derniers temps, a évoqué la question de la mixité. Je crois que, effectivement, la notion de mixité a pu créer une certaine confusion par-ci, par-là, parce qu'elle est utilisée avec deux acceptions différentes à deux endroits différents et cela a pu créer quelques irritations. Je pars du fait que les explications données et les discussions que nous aurons encore permettront de clarifier ces choses. Quant à la notion d'incompatibilité de zones d'activités pour des raisons de bruit: aujourd'hui, l'OFDT ne va clairement pas dans cette direction-là, c'est à dire qu'il part du fait qu'avec la tertiarisation, avec la digitalisation, avec l'augmentation du travail à domicile, avec l'évolution des formes de travail, nous aurons certes des zones qui resteront des zones d'activités secondaires de type classique – il y en aura toujours et c'est important pour la Suisse –, mais nous aurons aussi d'autres zones de types plus variables parce

que la différenciation entre les différents types de zones ne sera plus aussi claire que ça et aussi la différenciation entre les différents types de zones d'activités. Aujourd'hui dans la tête, nous avons tous appris à l'école ce qu'est du tertiaire et ce qu'est du secondaire. Sous tertiaire, on imagine des immeubles avec des bureaux, des gens qui avaient à l'époque des plumes, aujourd'hui des ordis. Et puis activités secondaires, on imagine des grandes halles avec des grosses machines, des camions et des choses comme ça. Mais aujourd'hui, le secondaire de l'industrie pharmaceutique ressemble des fois diablement à ce qu'on a optiquement en tête comme tertiaire, parce que les gens travaillent dans la recherche avec des ordis; il y a des parties labo, mais il y a des parties pas labo pas du tout. Je vous défie, quand vous allez à Bâle sur certains sites de l'industrie pharmaceutique suisse, de dire exactement si vous êtes sur du secondaire ou sur du tertiaire. Ce qui relativise un petit peu et nous interpelle sur la manière d'organiser le territoire. Ce n'est pas du tout un reproche, c'est simplement rendre attentifs au fait que cette évolution est là. Mais cela fera partie des réflexions des experts.

Je vous donne à 100% raison sur le fait que le scénario démographique décidé par le Grand Conseil il y a quelques années et qui a été déterminant pour le Plan directeur cantonal est sans doute – pour dire les choses de manière gentiment euphémique –, un peu optimiste. Je me fais régulièrement taquiner par mes collègues quand je parle de ce scénario démographique: tout le monde sait pourquoi il a été choisi. Mais même s'il est objectivement sans doute faux, on peut dire ça, il va se réaliser un jour probablement quand même. On part du fait qu'il n'y aura ni guerre, ni épidémie grave et que la population continuera à augmenter. On aura nos 450 000 Fribourgeoises et Fribourgeois, sans doute un peu plus tard que prévu. L'avantage d'avoir été trop optimistes avec ce plan, c'est que ça nous force à réfléchir à quoi aura l'air le canton quand on aura 450 000 personnes sur le territoire. Et ça nous force à prendre plus de responsabilité plutôt que d'avancer pas à pas, avec des générations qui, dans cinquante ans, diront: "Nos prédécesseurs n'ont pas pensé suffisamment loin dans l'aménagement du territoire". Je pense que les gens qui ont décidé ce scénario il y a quelques temps pensaient peut-être à autre chose, mais ils nous ont peut-être paradoxalement rendu service, y compris aux générations futures.

Sur la plus-value... La manière de calculer la plus-value a été évaluée aujourd'hui dans un scénario zéro, mais elle va évidemment bouger. Elle va bouger pour différentes raisons. Premièrement parce que nous avons aujourd'hui une convention qui a été signée avec l'OFROU à la fin de l'année 2017 – de manière la plus rapide possible pour éviter de tomber dans le nouveau droit fédéral, qui aurait réduit le montant de la Confédération. C'était pratiquement à Noël que nous avons signé ça pour sauver les 33 millions. C'est une première chose, mais ça ne signifie pas qu'on ne puisse pas demander plus d'argent à la Confédération. Nous avons, comme déjà évoqué dans le cadre des travaux de commission, la loi fédérale sur les huiles minérales (LUMin) qui nous propose deux portes d'entrée pour demander des montants complémentaires à la Confédération – je ne veux pas aller dans les détails aujourd'hui. Je ne sais pas si ça marchera, nous allons tout faire pour que ça marche. Si ça marche, ce sont plusieurs dizaines de millions de plus qui viennent de Berne. Evidemment que ça changera les clés, ça changera les attentes et ça changera l'équilibre financier. Quant à la question de savoir si le canton met plus ou moins... si nous sommes aujourd'hui saisi d'un amendement sur la participation de l'Etat, je vais le combattre comme il se doit pour un conseiller d'Etat qui vient défendre son dossier ici, d'où qu'il vienne. De fait, son importance pratique n'est pas très grande, dans la mesure où on travaille sur 1,5 pour mille du volume global. La vraie question est de savoir si le canton participera ou pas à l'étape suivante, lorsque l'on présentera des crédits de construction avec des montants beaucoup plus considérables. Mais l'avantage, c'est qu'à ce moment-là, on saura aussi si la Confédération met plus que les 33 millions ou pas. On pourra alors calculer les clés restantes avec un peu plus de précision. En ce qui concerne l'espace vert, celui-ci a été compris dans les calculs de plus-value. C'est-à-dire qu'on a tenu compte d'une partie des terrains non productifs pour le calcul de la plus-value qui a donné lieu aux premières clés de répartition.

M. le Député Dafflon, vous avez, avec un sens de la vision politique, résumé les choses en disant c'est soit la zone stratégique – dans le sens classique de la zone d'activités pure, mais j'ai déjà expliqué pourquoi cette notion, à Bertigny-Chamblioux, n'est plus tout à fait d'actualité et que le Plan directeur a d'ailleurs introduit autre chose –, soit la croissance démographique. Mais je pense que l'on doit faire les deux. Le Conseil d'Etat s'est donné comme objectif, en prenant note des objectifs démographiques du Grand Conseil, d'augmenter le taux d'emplois dans le canton de Fribourg. C'est-à-dire que pour 1000 Fribourgeois, on aimerait augmenter le nombre de personnes qui travaillent dans le canton. C'est notamment pour ces raisons-là que le Conseil d'Etat prévoit une politique foncière active qui, je l'admets, a été aimablement soutenue avec un peu d'intensité par le Grand Conseil... Mais actuellement tout le monde y croit, tout le monde y va et le projet de loi devrait arriver sous peu chez vous. Donc croissance oui, emplois oui, plus d'emplois dans le canton oui. Par contre jouer l'un contre l'autre n'est probablement pas une excellente idée. Raison pour laquelle nous avons cette zone qui a plusieurs fonctions. On peut imaginer dans le bon sens commun que, côté sud, on ait plus de zones d'activités dans cette zone stratégique de type mixte et que, côté nord, on ait plus de logements. Mais encore une fois, je n'aimerais pas donner de réponses à ce genre de questions aujourd'hui. C'est précisément une des questions clé sur lesquelles le collège d'experts et les équipes vont devoir plancher: quel est le taux de l'un et de l'autre que l'on veut sur l'ensemble de la zone et comment est-ce qu'on répartit les choses entre ces différentes fonctionnalités.

M^{me} la Députée Schnyder, je crois avoir déjà répondu à votre question sur l'engagement complémentaire de la Confédération, nous y travaillons. L'Etat fait la cascade, qui est en principe la suivante: dans un premier temps, voir et exploiter toutes les pistes possibles de financement complémentaire par la Confédération – nous sommes en contact avec les deux offices fédéraux concernés, c'est l'OFDT et l'OFROU, qui détiennent les clés des articles idoines de la LUMin. Ensuite, nous verrons quel est le solde qui pourra être assumé par l'un ou l'autre. Pour le moment le Conseil d'Etat, pour la phase zéro, a décidé de prendre en charge et de vous proposer la prise en charge de la moitié des crédits d'études pour cette toute première phase. Il n'y a pas d'obligation légale de le faire; c'était un choix de couper la poire en deux et ça s'est fait de concert avec les autorités communales concernées, y compris d'ailleurs la tranche symbolique de 100 000 francs pour la commune de Villars-sur-Glâne. En ce qui concerne les compétences respectives, vous avez raison d'insister sur les compétences communales en terme d'aménagement. C'est un droit acquis et clair. Nous sommes en même temps dans une loi cantonale où nous avons l'outil du PAC (plan d'aménagement cantonal) qui peut être utilisé par le canton s'il y a un intérêt cantonal supérieur. Un PAC ne se fait pas contre les communes, mais plutôt pour concilier les intérêts des différentes communes. Le canton a été saisi d'une demande d'élaboration de PAC par les communes de Givisiez, Granges-Paccot et Fribourg pour la zone concernée. Nous avons posé la question il y a deux ans à la commune de Villars-sur-Glâne de l'implication au processus, qui était voulu par la commune de Villars-sur-Glâne, raison pour laquelle elle est aussi été impliquée dans le COPIL. Après, il y a toujours un conflit d'intérêt entre l'outil PAC et l'outil aménagement local. La conséquence est formellement que chaque commune qui le veut peut bloquer le PAC du canton et le canton peut en tout temps bloquer une volonté communale en instaurant un PAC. Je crois que l'idée ce n'est pas d'entrer dans ce genre de conflit. J'ai pu en discuter récemment de manière très constructive avec le député Marmier et j'aimerais l'en remercier ici. L'idée ce n'est pas qu'on se bloque mutuellement, mais qu'on essaie de trouver des solutions qui conviennent à tout le monde. Je crois que c'est la seule manière d'avancer sur un projet aussi ambitieux que cela.

A M^{me} la Députée Defferrard, je signale que la commune de Villars-sur-Glâne est membre du COPIL. Donc des entretiens ont régulièrement lieu. Par ailleurs, le Directeur de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions en charge du dossier a eu à plusieurs reprises des contacts avec la commune de Villars-sur-Glâne. J'ai assisté aussi, en compagnie du responsable de la Promotion économique, à une séance du Conseil communal de Villars-sur-Glâne. Nous avons de temps en temps des communes qui, si elles ne sont pas d'accord avec une décision de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, de la Direction de l'économie et de l'emploi, de la Direction des finances ou d'une autre direction, se disent: "Bon, on ne nous donne pas la réponse qu'on veut, on demande au Conseil d'Etat de nous voir ensemble comme ça il va corriger le tir". Ce n'est pas comme cela qu'on fonctionne dans des institutions démocratiques. Il y a des compétences respectives, elles s'exercent ainsi. Si à chaque fois que quelqu'un ou qu'une commune n'est pas d'accord avec une Direction ou une autre, il faut voir tout le Conseil d'Etat, on ne va définitivement pas fonctionner correctement. On le fait sur des cas stratégiques, où il y a des conflits fondamentaux sur quelque chose. Là, le Conseil d'Etat était d'avis qu'il y avait eu de nombreuses discussions, un engagement en temps avec la commune de Villars-sur-Glâne et, pour être tout à fait franc, il n'était pas tout à fait convaincu qu'il n'y avait pas quelques dimensions de type dilatoire derrière la demande. Nous avons retrouvé entre-temps des pistes constructives, les dialogues ont eu lieu et ils se font avec les responsables concernés. La deuxième question portait sur l'effet liant des études. Il n'y a pas d'effet liant: c'est un MEP qui ne sort pas avec un vainqueur, mais avec un certain nombre d'éléments de réflexions pour que les acteurs concernés puissent prendre en compte ces éléments pour la suite de la procédure, en toute liberté. Il y a d'ailleurs toute une série de choses qui restent ouvertes aujourd'hui. Nous avons d'ailleurs, parmi les différents volets et les différentes études qui se font, une équipe qui travaille sur des éléments juridiques avec notamment l'apport du professeur Zufferey, qui vont nous donner des pistes pour avoir la meilleure structure juridique possible pour la suite du projet. On peut imaginer, entre tout noir et tout blanc, une structure unique de type SA avec toutes les formes juridiques qu'on veut, qui gère l'ensemble du territoire – ça c'est la variante très centraliste – ou une variante complètement décentralisée, c'est-à-dire les éléments d'aménagement, peut-être avec un ou plusieurs PAC ou non, et ensuite chaque commune, respectivement chaque propriétaire, est libre de faire ce qu'il veut une fois que les règles d'aménagement ont été données. Ces éléments-là feront l'objet de réflexions ultérieures et détermineront évidemment des effets liants, mais uniquement dans la planification ultérieure. Actuellement dans la planification, y compris concours d'idées et suite, il n'y a aucun effet liant pour l'un ou l'autre des contributeurs à l'étude. En ce qui concerne la deuxième intervention des députés Marmier et Wicht, ça concerne plutôt l'un et l'autre, donc je n'ai pas de réponse à donner. Sur la dernière intervention de la députée Mutter, pas grand-chose à dire sur le terme "magouilles" si ce n'est que la procédure se déroule intégralement selon les règles de la SIA, elle a été soumise à la SIA. Je pars du fait que la SIA, dont les pratiques récentes ont montré qu'elle peut être relativement pointilleuse quand une commune ne respecte pas les règles, va être tout aussi pointilleuse avec le canton et que donc, nous avons avec ça la garantie de respecter les règles. Pour toutes ces raisons-là, je vous recommande, au nom du Conseil d'Etat, de ne pas suivre la demande de refus d'entrée en matière et d'entrer en matière.

Marmier Bruno (VCG/MLG, SC). Je serai très, très bref. M. le conseiller d'Etat évoquait la question d'entreprises tertiaires, notamment dans la pharma. Eh bien c'est exactement avec ce type d'entreprises que nous avons eu un problème d'incompatibilité donc je souhaite que dans les études, cela soit très clairement précisé.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Il y a une réponse qui n'a pas été donnée: quand est-ce que le Grand Conseil pourra se prononcer, à quelle étape, s'il n'est pas d'accord avec ce qui vient, étant donné qu'il n'y a pas de crédits qui seront votés?

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Je n'ai pas étudié de scénario dans tous les détails. Il y en a tout cas une étape évidente, c'est que si vous souhaitez – ce qui semble être le cas de plusieurs ici –, que l'Etat participe financièrement au projet de couverture, on va devoir passer par le Grand Conseil pour un crédit de construction. Ce qui vous permettra évidemment de dire... Après, rassurez-vous, on ne va pas arriver avec un crédit de construction sur une route à X mètres pour nous faire dire que ce n'était pas la bonne longueur! C'est la raison pour laquelle tous les groupes parlementaires ont été impliqués dès le début dans la procédure. Cela permet de prendre un peu la température et d'éviter de partir sur des pistes absolument non réalistes, dans un sens ou dans l'autre. Mais au moment du crédit de construction, il y a une décision évidente et formelle qui peut être prise par le Grand Conseil. En espérant que les clarifications se fassent avant, car ce serait un peu embêtant.

> L'entrée en matière n'est pas combattue.

> La demande de renvoi est refusée par 86 voix contre 2. Il y a 7 abstentions.

Ont voté oui:

Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Mutter Christa (FV,VCG/MLG). *Total: 2.*

Ont voté non:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirithana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 86.*

Se sont abstenus:

Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Ghelmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG). *Total: 7.*

Lecture des articles

Collomb Eric (*PDC/CVP, BR*). A l'article 1, on a des propositions d'amendement qui ont été faites au niveau de la commission, donc ce sont les mêmes. Par contre, effectivement la commission a refusé toutes ces propositions-là.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Les trois propositions d'amendement 1a, 1b, 1c, respectivement l'article 1 al. 3, ont effectivement toutes été discutées en commission. Pour les trois premières, ces propositions, la réponse matérielle qui a été donnée est relativement simple, c'est précisément des questions sur les priorités, alors à chacune de ces priorités fait partie des mandats qui seront donnés dans le cadre du concours d'étude, donc il y a un côté superfétatoire. Vouloir pondérer ces choses-là est tout simplement difficilement praticable. Ce sont de toute manière des critères qui sont sous haute priorité dans le mandat d'études. Pourquoi agir normativement quand ces choses sont prévues dans le concours d'idées? En ce qui concerne le quatrième amendement déjà été évoqué, qui est plus politique, qui concerne la vitesse maximale de 80 km/h dans le secteur de Chamblieux-Bertigny, que la dépositaire de cet amendement souhaite introduit formellement dans le décret, on peut se poser formellement la question, est-ce que c'est vraiment le bon endroit? Indépendamment du point de vue qu'on peut avoir matériellement pour faire ça, pour déposer une demande de ce type-là. Mes juristes disent que ce n'est formellement pas impossible mais que c'est assez original. On a le droit de faire des choses originales si on le veut. Deuxième chose, lier formellement au reste du crédit et au reste de la demande du crédit une demande, dont la réponse nous échappe complètement parce que la compétence relève de l'Office fédéral des routes, est problématique. J'ai déclaré en commission que j'étais disposé à discuter avec le Conseil d'Etat, respectivement à consulter l'OFROU sur la possibilité et les effets que pourrait avoir une réduction temporaire de la vitesse sur l'autoroute, sur le bruit pour la commune concernée – c'est essentiellement Granges-Paccot –, étant entendu évidemment que si l'autoroute est ensuite couverte, la réduction n'est plus nécessaire. Tout dépend ensuite du niveau des choses, j'en ai parlé brièvement au vice-directeur de l'OFROU dans le contexte d'une séance de travail que nous avons eue dernièrement. L'OFROU n'est pas extrêmement chaud sur ce genre de demande, par contre il est prêt à examiner la question pour voir si pendant la phase temporaire, entre aujourd'hui où nous sommes censés respecter les limites de bruit et ce que nous ne faisons pas sur une partie du secteur côté commune de Granges-Paccot, et le moment de l'ouverture de la couverture de l'autoroute, il est possible et sensé et proportionnel d'évoquer des baisses de vitesse pour ces périodes-là. L'OFROU est prêt à examiner la question et à nous donner une réponse. Par contre, il ne nous semble pas nécessaire de le mettre ici dans le décret, raison pour laquelle, au nom du Conseil d'Etat, je vous propose de refuser les quatre amendements de la députée Mutter.

Art. 1 al. 1

> Adopté.

Art. 1 al. 2 lettre a

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). Je vais développer très brièvement chacun des amendements.

M. le Commissaire l'a dit, on va bien sûr étudier tout cela. C'est exactement ce qui ne me suffit pas dans cette discussion. Les promesses orales non plus. Je pense que le Grand Conseil doit poser quelques jalons, fixer un cadre sommaire pour dire quels éléments sont les plus importants dans la planification, tout en laissant la liberté de trouver les bonnes solutions.

Je lis brièvement le premier amendement: [le crédit est destiné en priorité aux études suivantes:] a) "les mesures de protection de bruit dans le secteur de Chamblieux". La population de Chamblieux souffre du bruit depuis 1984. Le délai d'assainissement, selon la législation fédérale, est dépassé depuis plusieurs années. La Confédération assure les 33 millions de francs de participation à des mesures de protection contre le bruit sur ce secteur. Je demande que pour les concours et les études à mener, les mesures sur le secteur Chamblieux aient la priorité. La couverture de ce secteur, plusieurs députés l'ont développé, est plus urgente et plus logique que celle du secteur Bertigny. Il y a aussi la topographie qui s'y prête mieux que sur la partie sud. J'aimerais donc que cela soit une priorité dans les travaux.

Bapst Markus (*PDC/CVP, SE*). Ich melde mich hier, weil ich weiss, dass die Studien im Bereich Lärmsanierung Autobahnen gemacht sind. Die Studien existieren und es ist nicht von ungefähr, dass man weiss, wie viel die Lärmschutzwände kosten. Die Impacts und die Tiefenwirkung des Lärms der Autobahn sind bekannt. Wir würden hier nur Wasser ins Meer tragen. Darum nehmen wir diesen Änderungsvorschlag nicht an.

Collomb Eric (*PDC/CVP, BR*). On a bien sûr discuté de cela en commission. La commission refuse cet amendement. Il est vrai que pour les quatre amendements, c'est un petit peu les mêmes commentaires. Pour la commission, ces propositions n'ont rien à faire dans cette loi. On parle ici d'un crédit d'étude et on n'a pas à traiter ce genre de choses comme une limitation par exemple de 120 à 80 km/h, ce qui n'a rien à faire dans ce projet de décret. La commission a refusé cet amendement et vous invite à en faire de même.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Je n'ai pas d'argument à ajouter à ceux que j'ai donnés liminairement et j'approuve à 100% les propos du député Bapst.

> Au vote, l'amendement de M^{me} Christa Mutter opposé à la version initiale du Conseil d'Etat est rejeté par 80 voix contre 8. Il y a 4 abstentions.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), 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/CVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 80.*

Ont voté non:

Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG). *Total: 8.*

Se sont abstenus:

Bischof Simon (GL,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Schnyder Erika (SC,PS/SP). *Total: 4.*

Art. 1 al. 2 lettre b

Mutter Christa (VCG/MLG, FV). Je lis l'amendement: [le crédit est destiné en priorité aux études suivantes:] b) "l'emplacement et la desserte de nouvelles constructions pour le HFR". Le HFR demande avec insistance que son sort soit déterminé au plus vite pour planifier ses travaux d'investissement, aussi les entretiens nécessaires. Le HFR est un pivot de cette zone. Fixer son futur emplacement et sa desserte doit être la première étape des travaux et déjà une priorité dans le programme de concours, ou même une condition préalable à respecter. Je vous rends aussi attentif qu'on nous a annoncé la mise en concours de la bretelle routière vers le HFR pour cet été, sans savoir exactement où sera le futur emplacement du HFR. Je trouve donc que cela est une question que l'on doit résoudre en premier.

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). Je répète que la commission ne souhaite pas prioriser dans ce décret les différents travaux à réaliser, mais se borner à faire une étude, étude qui répondra à de nombreuses questions, y compris ce que souhaite prioriser la députée Mutter. Je vous invite donc à refuser cet amendement.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Des priorisations bureaucratiques sur des dizaines de critères dans le cadre d'un décret nous semblent problématiques. Cela ne signifie pas que

l'on ne met pas de priorités dans le cadre des travaux. C'est d'ailleurs fait. Je l'ai déjà évoqué en réponse aux affirmations du député Schoenenweid, que je partage. La collaboration avec l'hôpital est extrêmement constructive et s'est construite rapidement. Il est évident que la question de l'emplacement du futur hôpital et de ses voies d'accès jouent un rôle clé dans nos études. Ce sont des surfaces importantes qui seront prises. On ne sait pas encore exactement où, mais il n'est pas nécessaire d'ajouter des compléments formels et des règles supplémentaires dans un décret.

En ce qui concerne la question de la mise à l'enquête de la route HFR, je vois que vous êtes mieux informée que moi. Nous sommes actuellement en discussion sur le moment optimal. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'un concours mais d'une mise à l'enquête. Des travaux ont été faits ces deux dernières années avec un comité de pilotage. Il y a par contre un certain nombre de questions de coordination qui se posent pour cette route qui, à l'origine, était censée être une route de chantier pour la construction de l'hôpital. En arrivant à la DAEC, on m'a dit qu'il fallait la construire tout de suite pour qu'on puisse commencer avec la construction de l'hôpital en 2019. Vous voyez que les choses bougent relativement rapidement. Ce n'est plus une route de chantier mais une route d'accès. C'est une évolution dans la planification de cette route-là. Est-ce qu'elle sera une route d'accès à l'hôpital où il se trouve aujourd'hui ou à l'hôpital où il se trouvera peut-être un peu ailleurs dans le terrain? Ce sont des choses ouvertes et une des raisons pour lesquelles nous allons sans doute retarder légèrement la mise à l'enquête de la route, histoire de pouvoir coordonner au mieux les différentes démarches. Une bonne partie du trajet n'est pas contestée. Le tout dernier bout qui monte vers l'hôpital actuel, nous faisons actuellement une petite étude complémentaire à l'interne pour voir si c'est vraiment le bon endroit. Il est clair que la coordination entre la construction de cette route et la réflexion sur les territoires Bertigny-Chamblioux doit se faire de manière optimale.

Les choses sont en cours. L'affirmation sur la mise à l'enquête cet été n'est pas d'actualité.

- > Au vote, l'amendement de M^{me} Christa Mutter opposé à la version initiale du Conseil d'Etat est rejeté par 80 voix contre 12. Il n'y a pas d'abstention.

Ont voté oui:

Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), 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/CVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 80.*

Ont voté non:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schnyder Erika (SC,PS/SP). *Total: 12.*

Art. 1 al. 2 lettre c

Mutter Christa (VCG/MLG, FV). Merci M. le Commissaire pour la rectification: j'ai effectivement omis de dire "mise à l'enquête" au lieu de "mise en concours".

Je lis l'amendement: [le crédit est destiné en priorité aux études suivantes:] c) "la desserte du secteur et de ses accès en transports publics". Pour les transports publics, je demande que ce soit prioritaire parce qu'il y a un retard à combler. Je vous ai cité toutes les constructions routières qui sont déjà prévues ou en planification au stade de la mise à l'enquête. Il n'y a rien de tel dans le secteur des transports publics dont on dit qu'il devront prendre la plupart du trafic dans le futur de cette zone. On nous promet un grand report modal, mais il n'y a pratiquement pas d'idées. Déplacer une ligne ou un arrêt de transports publics ou parler du funiculaire, ce n'est pas une planification adéquate. Le retard est important et je trouve donc que c'est absolument prioritaire d'étudier d'abord en profondeur les solutions possibles pour un futur des transports publics, ou des transports groupés automatiques comme on les prévoit déjà aujourd'hui.

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). Même commentaire que précédemment, je ne le répéterai pas. Bien évidemment, une étude de cette ampleur traitera de la mobilité, traitera des transports publics. Il n'y a pas besoin de le préciser encore par un article supplémentaire.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Même remarque générale. Il y a toute une série d'idées qui aujourd'hui existent entre le funiculaire, le trafic autonome sur l'autoroute couverte et d'autres choses, comme le tunnel souterrain qui partirait sous la colline du Guintzet qui a été évoqué par des gens de Berne. Je ne suis définitivement pas à même de juger ce qui est intelligent ou pas, c'est aujourd'hui précisément le travail des experts. Ce qui est clair, c'est que cela sera un des éléments prioritaires difficile aussi à trouver sur cette parcelle, mais cela fait partie des éléments prioritaires du mandat sur lesquels les experts vont devoir travailler.

Comme pour les deux amendements précédents, cela ne donne pas de sens de mettre cela ici dans le décret.

> Au vote, l'amendement de M^{me} Christa Mutter opposé à la version initiale du Conseil d'Etat est rejeté par 78 voix contre 11. Il y a 2 abstentions

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Herren-Rutschli Rudolf (LA,UDC/SVP), 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/CVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mäder-Brülhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schnyder Erika (SC,PS/SP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirithana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 78.*

Ont voté non:

Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier

Nicolas (GR,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Zadory Michel (BR,UDC/SVP). *Total: 11.*

Se sont abstenus:

Bischof Simon (GL,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP). *Total: 2.*

Art. 1 al. 3

Mutter Christa (VCG/MLG, FV). Je vous lis l'amendement: "Comme mesure intermédiaire de protection contre le bruit et jusqu'à la réalisation du projet de couverture de la N12 concerné par ce crédit, le canton demande à la Confédération d'appliquer une vitesse autorisée maximale de 80 km/h dans le secteur Chamblieux-Bertigny".

On a évoqué la protection du bruit comme point de départ de ce projet. Si la qualité de vie des habitants dans ce secteur vous importe vraiment, la seule mesure qui résout le problème immédiatement est la limitation de vitesse à 80 km/h. Les habitants le demandent. Les autres amendements étaient pour la beauté du projet. Mais celui-là est pour la qualité de vie des habitants. Je vous prie de vous concentrer encore cinq minutes.

Seule la Confédération l'a introduit, M. le Commissaire l'a fort bien expliqué. Elle le fait sur d'autres autoroutes et elle prévoit de le faire plus souvent. Bien sûr, l'OFROU n'aime pas que les cantons le demandent, mais il est obligé de les écouter quand même. Jusqu'ici, le canton ne voulait pas le demander parce qu'on attendait la participation financière pour des mesures en béton. Ces 33 millions sont aujourd'hui assurés. Il n'y a donc plus de raison de ne pas demander cette restriction de vitesse. Elle aura cinq effets bénéfiques: la protection du bruit, la sécurité routière, une meilleure qualité de l'air dans le secteur, une plus grande capacité de trafic sur tout le tronçon et une plus grande fluidité du trafic. Elle ne coûtera rien excepté 23 secondes par automobilistes. Les 23 secondes perdues sont tout de suite compensées par l'absence de bouchons. La vitesse idéale pour un tronçon autoroutier est de 80km/h pour augmenter la capacité totale du tronçon. C'est scientifiquement expliqué et prouvé par le fonctionnement de plusieurs secteurs d'autoroutes ailleurs en Suisse.

C'est très clairement une solution immédiate, gratuite et bénéfique. Je vous demande de la soutenir.

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). Nous avons bien sûr débattu de ce point en commission. La commission trouve qu'il y a pas d'unité de matière entre ces sujets. Nous trouvons que cela n'a rien à faire dans ce projet de décret. Si on vous suit, 80 km/h serait la vitesse à laquelle il faut rouler sur les autoroutes partout en Suisse puisque c'est la vitesse idéale sur les autoroutes. Pourquoi avoir des autoroutes si on veut rouler qu'à 80 km/h? Je pense que là vous prenez un peu en otage le décret pour passer une autre idée. On connaît un peu vos positions sur le transport individuel motorisé. La commission vous invite à refuser cet amendement.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Si on est sur l'autoroute et qu'on essaie le 80 km/h, je peux vous dire que c'est incohérent et que l'on se demande ce que l'on fait là à 80 km/h. C'est invraisemblable. Il faut seulement essayer, cela en vaut la peine. Pour la personne qui va à 80 km/h et qui doit accélérer à 120 pour l'environnement, je ne vous laisse pas réfléchir bien longtemps ce que cela coûte niveau benzine et la catastrophe que c'est pour le climat.

Bapst Markus (PDC/CVP, SE). J'ai fait d'autres projets en terme d'assainissement et il y a quand même un petit problème dans cette démarche.

On devrait normalement réaliser la protection jusqu'à fin 2025. Si on accepte le décret, on ne va évidemment pas construire ces murs anti-bruit qui étaient prévus pour protéger les riverains. Ils n'auront au fond pas leur protection si on accepte le décret parce qu'on ne va pas s'amuser à réaliser ces mesures anti-bruit en réfléchissant plus loin. Effectivement, dans ce sens, l'amendement est bien fondé. Je vous signale quand même que les effets de ces limitations de vitesse aujourd'hui dans le monde scientifique sont effectivement prouvés. Si on descend, on peut discuter à 100 ou à 80 km/h, il y a effectivement un effet qui ne suffirait certainement pas à satisfaire complètement l'assainissement au bruit dans ce contexte, mais il faut quand même réfléchir.

Par contre, ce qui me fait hésiter, est-ce qu'il y a l'unité de matière, est-ce qu'il faut le faire ici? Est-ce qu'on a réfléchi à la question? Quelle était la réponse ou la réponse à apporter sur l'assainissement au bruit dans le secteur? Alternativement, qu'est-ce que l'on prévoit? M^{me} Mutter a raison, il n'y a pas beaucoup d'autres solutions que de limiter la vitesse pendant le temps où on n'a pas la couverture.

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). Il y a effectivement eu des sympathies au niveau de la commission pour le 80 km/h. Par contre, il y a un problème d'unité de matière ici. Ce n'est pas l'endroit pour parler de cette problématique-là. M. le Commissaire du Gouvernement donnera la réponse qu'il a donné en commission. J'imagine que cela éclairera aussi votre lanterne sur le sujet. Je vous recommande le refus de cet amendement.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Je dois donner raison au député Bapst. C'est parfois embêtant...

Il y a l'aspect formel et l'aspect matériel. Concernant l'aspect matériel, il est effectivement clair que nous ne répondons pas aux normes auxquelles nous sommes censés répondre sur ce tronçon. C'est formellement de la responsabilité du propriétaire de la route. On a beaucoup d'autres routes cantonales où on se fait les mêmes soucis, mais ce n'est pas le sujet aujourd'hui. Beaucoup de syndicats ont les mêmes soucis avec leurs routes communales. On sait qu'avec les délais légaux qui sont tombés, on a les premières demandes d'indemnisations qui sont en train d'arriver. Si on ne réfléchit pas sur le fond, c'est le portemonnaie qui va nous faire réfléchir un petit peu, tant pour les communes que pour le canton. La pratique est encore totalement ouverte. Les coûts sont estimés de manière variable. L'Office fédéral de l'environnement qui s'occupe de la mise en œuvre a évalué à plusieurs centaines de millions de francs les coûts potentiels si on ne fait rien en terme de dédommagements aux propriétaires concernés. Tout cela reste relativement aléatoire. Ce qui est clair est qu'on doit faire quelque chose. On a une obligation légale et que si on ne le fait pas on ne remplit pas les obligations légales et on risque de devoir payer.

Quand on est élu, on promet un certain nombre de choses en début de législature. C'est respecter les lois. Si des lois existent, il faut bien que l'on fasse quelque chose si on a la possibilité de faire quelque chose. Il y a parfois des choses qui sont impossibles. Matériellement ici, on sait que si on baisse la vitesse sur un tronçon d'autoroute, les diminutions en terme de décibels sont plus importantes entre 120 et 80 km/h qu'entre 50 et 30 km/h pour différentes raisons techniques, de bruits de moteurs, de roulement. L'effet est évident. Il permettra de se rapprocher, pour les habitants concernés, du respect de la loi.

Il y a d'autres éléments qui jouent un rôle. C'est une question de pondération d'intérêts que la loi fédérale idoine donne, c'est-à-dire qu'elle demande d'une part de prendre des mesures, elle donne des valeurs limites et fixent les principes de valeurs limites et de valeurs seuils, et elle fixe aussi le principe de proportionnalité. Ce n'est pas à moi de juger en l'état quel est le poids des différents intérêts sur le principe de proportionnalité, par contre je pense que je ne ferais pas mon travail si je n'examinais pas sérieusement la piste qui est dans la limitation de vitesse, tant qu'elle s'impose. Une fois que c'est couvert, il n'y a plus de sens car cela ne donne plus de sens par rapport à l'objectif visé qui est celui de bruit. Dans ce sens-là, je me suis engagé dans la discussion au sein de la commission où il y a eu différents avis très tranchés dans les différentes directions et des avis plus nuancés. Je me suis engagé à poser la question formellement à l'OFROU pour savoir dans quelle mesure cette mesure est envisageable, avec des variantes. Aujourd'hui on roule à 120 km/h. Ce qui est clair, c'est qu'on baisse des décibels en descendant à 100 et plus encore en descendant à 80.

L'OFROU s'est déclaré prêt à nous donner une réponse formelle si nous lui posons la question formellement, ce que nous allons faire. Une fois que nous aurons la réponse formelle de l'OFROU, nous pourrions voir comment nous continuons les choses. Cela ne donne par contre pas de sens de mettre ici dans le décret.

Le Président. M^{me} la Députée Mutter, avec ces explications maintenez-vous votre amendement?

Mutter Christa (VCG/MLG, FV). Le Commissaire du Gouvernement ne voulait pas s'engager en commission, c'est pourquoi je suis revenue avec cette demande. Est-ce que vous vous engagez formellement à demander la couverture, pas seulement à demander l'avis?

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Là, vous m'avez demandé si je voulais demander la couverture... Je viens de dire que je suis prêt à demander à l'OFROU la limitation de vitesse et ses conséquences, et voir ensuite les réponses de l'OFROU sur l'une ou l'autre des vitesses pour la période temporaire, comme vous le précisez dans l'amendement.

Mutter Christa (VCG/MLG, FV). Je retire mon amendement.

> M^{me} Christa Mutter retire son amendement.

Art. 2

> Adopté.

Art. 3

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). Pour l'article 3, il y a eu en commission un amendement du député Schoenenweid, qui ne l'a pas redéposé. Il m'a dit qu'il revenait avec son amendement. Il a donc eu raison de ne pas revenir.

Schoenenweid André (PDC/CVP, FV). L'article 3 ne me convient pas et mérite des explications du conseiller d'Etat sur le principe même de le maintenir. J'ai proposé sa suppression en commission et elle a été refusée.

J'aimerais vous apporter quelques informations. L'Etat reçoit de l'OFROU plus de 34 000 m² équivalant à la surface de la couverture. Il devient donc un grand propriétaire terrien dans ce secteur. En plus, le 20% de la taxe sur la plus-value par la LATeC revient à l'Etat pour son fonds cantonal pour les compensations financières pour toutes les communes du canton. Le

rôle de l'Etat est décisif, comme acteur, mais aussi comme partenaire de ce projet ambitieux. L'Etat aussi sera un des grands bénéficiaires s'il y a des plus-values pour la mise en valeur de ces terrains. Je reconnais l'engagement exemplaire tant de la Direction de la DAEC que des autres partenaires, et je les félicite déjà pour ce projet de longue durée. Mais il est à mes yeux incompréhensible que l'Etat exige le remboursement de sa contribution pour les études. C'est faire preuve d'avarice, peu appréciée à mes yeux face aux enjeux de ce développement territorial si important qui va de toute façon amener des recettes, tant pour les communes que pour l'Etat déjà bien doté financièrement.

Je ne dépose pas un nouvel amendement. J'espère et souhaite fortement un peu de sagesse au Conseil d'Etat, d'être un partenaire égal avec les autres acteurs de ce projet d'envergure.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Une partie des surfaces, ce sont les bordures; nous les recevons en propriété. L'autre partie des surfaces est le dessus de l'autoroute; ce sera en droit de superficie (DDP), mais c'est un détail. Sur le reste, je prends avec moi vos souhaits de sagesse pour le Conseil d'Etat que je partagerai avec mes collègues.

> Adopté.

Art. 4

> Adopté.

Art. 5

> Adopté.

Art. 6

> Adopté.

Titre et considérants

> Adoptés.

Vote final

> Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, sans modification, par 87 voix contre 1. Il y a 4 abstentions.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirhana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 87.*

Ont voté non:

Mutter Christa (FV,VCG/MLG). *Total: 1.*

Se sont abstenus:

Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Schnyder Erika (SC,PS/SP). *Total: 4.*

Motion 2016-GC-128

Véloland Fribourg: des moyens pour la mise en œuvre du plan cantonal sectoriel vélo

Auteur-s:	Thévoz Laurent (VCG/MLG, FV) Thévoz Laurent (VCG/MLG, FV) Gamba Marc-Antoine (PDC/CVP, FV)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Dépôt:	09.11.2016 (BGC novembre 2016, p. 3334)
Développement:	09.11.2016 (BGC novembre 2016, p. 3334)
Réponse du Conseil d'Etat:	09.04.2019 (BGC mai 2019, p. 1063)

Prise en considération

Kolly Nicolas (UDC/SVP, SC). Le groupe de l'Union démocratique du centre a pris connaissance avec intérêt de cette motion Thévoz/Gamba visant la constitution d'un fonds vélo de 20 millions et la création d'un EPT afin de mettre en œuvre ce plan sectoriel. Notre groupe salue le travail important réalisé par la DAEC et respectivement par le Service de la mobilité dans le cadre de l'établissement de ce nouveau plan sectoriel. Il y a lieu maintenant progressivement de mettre en œuvre ce plan afin de favoriser la mobilité douce. Ce mode de déplacement est bien évidemment à soutenir et la création de bandes cyclables adaptées contribue aussi à une meilleure fluidité du trafic. Elle bénéficie ainsi à tous les usagers. Cela étant, notre groupe est d'avis que ce plan sectoriel devra être mis en œuvre par étape, en particulier lors des travaux de réfection du réseau routier. Par conséquent et à l'instar du Conseil d'Etat, nous sommes d'avis qu'il n'y a pas lieu de mettre en place un fonds spécifique et nous refuserons cette motion.

Kubski Grégoire (PS/SP, GR). Mes liens d'intérêts: je suis membre de l'association PRO VELO.

En préambule, il nous semble nécessaire de saluer les bonnes dispositions du conseiller d'Etat en charge de la DAEC au sujet de la mobilité douce et du vélo en particulier. Nous prenons acte avec satisfaction des huit millions affectés à la mobilité douce dans le cadre du fonds d'infrastructure et de l'équipe de deux personnes qui se consacrent à la réalisation des différents projets du plan sectoriel vélo. Cependant, ces efforts nous semblent largement insuffisants. Je rêve d'un jour où en faisant du vélo à La Tour-de-Trême j'ai l'impression de rouler à Copenhague, d'un jour où j'ai la sensation de rouler à Amsterdam alors que je suis à Prévondavaux ou à Kleinbödingen.

A l'heure des mobilisations pour le climat, l'importance des infrastructures est essentielle pour favoriser le transfert modal de la voiture à la mobilité douce. Lorsqu'en venant au Grand Conseil à vélo on doit éviter un nombre homérique de dangers, c'est qu'il y a un cruel problème. A quand une politique et une vision véritablement ambitieuses pour faire du canton de Fribourg un modèle pour la Suisse? A quand des mesures? Prenons exemple sur les pays nordiques afin d'encourager tout un chacun à se risquer à vélo sur les routes fribourgeoises. A quand des fonds à la hauteur de nos ambitions pour envisager sereinement la mobilité douce?

Le groupe socialiste soutiendra cette motion, ne serait-ce que dans la mesure où elle pourra éviter à notre conseiller d'Etat de se faire "shooter" à vélo.

Ballmer Mirjam (VCG/MLG, SC). Meine Interessenbindungen: Ich bin Mitglied von Pro Velo und VCS.

Vor zwei Tagen haben vor allem die Parteien zu meiner Linken - also nicht politisch gesehen - Herrn Regierungsrat Godel über den grünen Klee für die gute Finanzsituation des Kantons gelobt. Dabei haben wir auch mehrfach die Forderung nach einer Steuersenkung gehört. Dazu muss ich schon sagen, dass mich diese alte Leier etwas beelendet. Haben wir denn nicht die Verantwortung, den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber langfristig zu denken? Hat die bürgerliche Mehrheit in diesem Saal

keine anderen Ideen, als Steuern zu senken? Reichen die Beispiele anderer Kantone wie Luzern nicht aus, um zu verstehen, dass Steuersenkungen der Bevölkerung nicht langfristig zugutekommen sondern höchstens kurzfristig? Man könnte ja auch auf die Idee kommen, mit Steuergeldern die Lebensqualität für die Bevölkerung in unserem Kanton zu erhöhen. Eine wirklich simple Massnahme hierfür wäre, wenn Sie den 20 Millionen Franken für die Umsetzung des kantonalen Velosachplans zustimmen würden.

Der Regierungsrat ist zwar der Ansicht, dass er hier bereits mehr als genug getan hat und meine Kollegen Laurent Thevoz und Marc-Antoine Gamba dies einfach nicht gemerkt hätten. Ich kann Ihnen aber sagen, ich kenne andere Städte und das Velofahren ist dort ein anderes Gefühl. Ich kenne hier in Fribourg viele Eltern, die sich nicht trauen, ihre Kinder velofahren zu lassen. Das darf doch nicht sein. Wie soll sich die Verkehrssituation da jemals ändern?

Der Regierungsrat begründet seine Haltung damit, dass "die Verwirklichung, insbesondere bauliche Massnahmen, Zeit in Anspruch nehmen und finanzielle und personelle Mittel erfordern. Er wird deshalb etappenweise vorgehen, gemäss Prioritätenordnung und einem Umsetzungsplan und die Finanzierung der Arbeiten über die laufenden Rechnungen für den Strassenbau sicherstellen".

Wenn Sie diese Meinung teilen, schlage ich vor, dass wir das auch mit den kommenden grösseren Strassenprojekten so machen! Ich möchte einmal die Reaktionen hören, wenn ein Autoprojekt halt ein paar Jahre dauert. Die 8 vom Regierungsrat beschlossenen Millionen Franken sind schön, aber grosszügig kann man dem nicht sagen. Ich bitte Sie, etwas mehr Ambitionen zu zeigen, in Sachen Veloinfrastruktur vorwärts zu machen. Es ist, wie Sie in der Antwort schreiben, eine Frage der Prioritäten. Setzen Sie diese neu und beschleunigen Sie die Verbesserung der Durchgängigkeit und der Sicherheit für die Velofahrenden im Interesse der Bevölkerung!

Die Fraktion Mitte Links Grün empfiehlt Ihnen deshalb einstimmig die Erheblicherklärung der Motion. Im Rahmen der aktuellen Klimadebatte können Sie hier mit einem Knopfdruck eine konkrete und sinnvolle Massnahme ergreifen.

Wüthrich Peter (PLR/FDP, BR). Le groupe libéral-radical a étudié avec intérêt la motion Thévoz/Gamba.

Il est vrai que notre canton a un certain retard, voire est à la traîne, concernant l'aménagement de pistes cyclables par rapport à d'autres cantons voisins par exemple. Le groupe salue l'effort que notre exécutif fait pour améliorer cette situation et sa volonté de promouvoir la mobilité douce et le développement du plan sectoriel vélo qui va dans ce sens. Cette planification cyclable cantonale a mis en évidence des endroits où des aménagements sont nécessaires pour améliorer la sécurité des cyclistes et les types d'aménagement requis. Le groupe libéral-radical constate qu'une grande partie de cette motion est déjà mise en œuvre, et c'est pour cette raison que, dans sa grande majorité, il la rejette.

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). Je rapporte ici au nom du groupe démocrate-chrétien. Mes liens d'intérêts: je suis président du TCS fribourgeois qui a aussi soutenu l'initiative PRO VELO qui a reçu l'approbation de la population suisse il y a peu.

On est tous d'accord que la pratique du vélo est un bienfait pour la santé. Ce n'est pas étonnant d'ailleurs que ce soit un médecin qui soit à l'origine de cette motion. Le vélo est une pièce importante du puzzle de la mobilité complémentaire qui peut aussi nous aider à avoir une mobilité plus fluide, surtout dans les agglomérations. Cela a été dit par mon collègue du groupe socialiste, cela fait partie aussi de la sécurité routière. Mais cette motion, même si justifiée, n'est pas acceptable en l'état puisque des outils sont déjà à disposition. On a le Plan directeur cantonal qui a été accepté, il y a le plan sectoriel qui prévoit 710 kilomètres de bandes cyclables. C'est vraiment deux fils rouges qui doivent nous conduire ces prochaines années. La prochaine étape, c'est l'été prochain, avec le plan sectoriel qui sera priorisé. On saura donc à ce moment-là quels sont les tronçons qui vont être réalisés en premier. On apprend aussi dans le rapport que deux EPT sont déjà en place pour réaliser ce plan sectoriel vélo. On voit que l'on a les outils en main. C'est vrai qu'il faut maintenant passer à la mise en œuvre. Je dirais donc que cette motion est louable, mais superflue.

J'ajouterai encore un point important pour toutes les régions rurales. On parle dans la réponse du Conseil d'Etat de la Transaggllo et de la Voie Verte à Bulle. C'est effectivement là où cela fait le plus de sens d'avoir des bandes cyclables. Mais il ne faudrait surtout pas oublier le reste du canton. On peut prendre comme exemple Majorque ou d'autres pays qui ont vraiment fait quelque chose pour le vélo et qui ont des bandes cyclables partout. Je pense que si on veut développer le tourisme – c'était une des idées de la motion –, il faut que l'on soit plus large et que l'on réalise vraiment les 711 kilomètres prévus dans le plan sectoriel, et pas seulement les kilomètres prévus dans la Transaggllo ou la Voie Verte à Bulle.

Le groupe démocrate-chrétien vous recommande le rejet de cette motion.

Hänni-Fischer Bernadette (PS/SP, LA). Die Motion, die das Velofahren in unserer Gesellschaft als zentrales Fortbewegungsmittel anerkennt, ist noch vor Greta Thunberg eingereicht worden und noch bevor das Bewusstsein der aktuellen Klimasituation so stark verbreitet war. Und heute scheint selbst der ganze Staatsrat vom Velofieber gepackt worden zu sein, erinnern wir uns an das Foto aus Kopenhagen vom letzten Jahr. Ein Symbol für ein Paradigmawechsel? Vielleicht ein Anfang.

Im Kanton sind gestützt auf die kantonale Velonetzplanung aus dem Jahre 2018 710 Kilometer für Radwege und Radstreifen festgelegt worden. Bis heute sind 88 Kilometer verwirklicht. Das ist zweifelslos lobenswert, es gibt aber noch viel zu tun. In der Antwort des Staatsrates werden bezüglich des Baus der Veloanlagen die Kosten, die Zeit und die teilweise recht komplizierten Verfahren erwähnt. Ich bin jedoch überzeugt, dass der Wille etwas zu tun, den Zeitfaktor immer positiv zu beeinflussen vermag. Die vorgestern genehmigte Rechnung zeigt, dass das Geld vorhanden ist, und es auf diese Weise einzusetzen, wäre im Sinne der Bevölkerung. Die 8 Millionen Franken, die dem Langsamverkehr gewidmet wurden, sind immerhin ein guter Anfang.

Es ist eine unumstössliche Tatsache, dass Velofahren immer beliebter wird, sei es im Alltag, sei es als sportliche Tätigkeit. Bei diesem wachsenden, notabene die Gesundheit der Menschen fördernden Trend, darf der Bau der entsprechenden Anlagen nicht hinten nachhinken, sonst haben wir grosse Sicherheitsprobleme. Die Strecke zwischen Murten und Freiburg beispielsweise, eine relativ enge und oft unübersichtliche Strasse, ist nur beschränkt für Velofahrer ausgebaut und für sie daher kaum geeignet. Dennoch gibt es immer Velos, die darauf zirkulieren.

Mit der Gutheissung der Motion möchte die Sozialdemokratische Fraktion den Staatsrat dazu auffordern, das Velonetz - im Interesse der Sicherheit unserer Bevölkerung unter anderem - mit voller Kraft weiter auszubauen.

Schumacher Jean-Daniel (PLR/FDP, FV). Je déclare mes liens d'intérêts: je suis un utilisateur du réseau cyclable utilitaire.

Comme vous le savez, j'ai un certain âge et appartiens à la classe d'âge qui, après les adolescents et les jeunes adultes, a les plus grands risques d'avoir un accident.

Quand je descends à Fribourg, je risque plusieurs fois ma vie. Mais j'ai de la chance: j'habite à Bourguillon, il y a la Vierge noire à mes côtés. Mais si je descends la route pour venir jusqu'ici, je roule à 50 à l'heure devant tout le monde parce que je déteste me faire coincer entre la Tour de Dürrenbühl et le camion qui va peut-être me dépasser. A l'inverse, quand je vais remonter, j'aurai de nouveau un de ces beaux tronçons qu'on a aménagé avec piste cyclable. Si vous l'avez fait une fois en faisant le pèlerinage à Bourguillon, vous verrez que vous montez d'abord sur une piste cyclable, vous arrivez à la hauteur du pont du Gottéron, et là je vous assure que si vous avez un semi-remorque à côté de vous, vous allez sur le trottoir. Un peu plus haut à la Tour de Dürrenbühl, je bloque la circulation alors je remonte sur le trottoir. Vous me forcez à être à nouveau un hors-la-loi.

Ceci dit, je ne pense pas que d'attendre qu'on restaure les routes pour faire des pistes cyclables soit une attitude raisonnable. Il n'y a pas besoin d'être un visionnaire. Il faut ouvrir les yeux et regarder ce qui se fait autour de nous. Il faut voir que le nombre de cyclistes augmente, pas seulement ceux qui vont faire du VTT dans les forêts mais aussi ceux qui doivent aller travailler. Le nombre de vélos qui a été vendu en Suisse est très important et a presque atteint le nombre d'habitants en Suisse. C'est un problème qu'il faut prendre d'arrache-pied. Une motion qui a été faite en 2016, je trouve dommage que l'on y réponde seulement maintenant.

En plus de cela, il y a les enjeux du climat – on va discuter tout à l'heure de CO₂. C'est une manière une fois pratique de donner un coup d'accélérateur, de donner les moyens de faire des pistes cyclables qui soient des pistes de ce nom.

Marmier Bruno (VCG/MLG, SC). Je suis surpris de l'argumentation du groupe démocrate-chrétien pour refuser cette motion. Les tronçons en secteur urbain à plus fort potentiel vont remplacer des infrastructures le long des routes cantonales. Ils ont donc déjà un financement. Cette motion pourrait justement apporter des fonds pour les tronçons dans les campagnes plutôt. La Transagallo sera vraisemblablement financée par des reports de routes cantonales vers la Transagallo et ce fonds-là permet d'accélérer justement la réalisation du plan sectoriel vélo dans les zones moins denses. Je vous invite à réfléchir à votre position et à soutenir peut-être cette motion quand même.

Gamba Marc-Antoine (PDC/CVP, FV). J'ai une petite pensée pour mon comotionnaire Laurent, notre ex-député.

Je suis membre de IG Velo depuis 1977. Je pourrais vous parler des heures du monde du cyclisme, mais je crois qu'on sera nettement plus rapide que juste avant. En 1966, j'ai appris à faire du vélo et passé toute ma jeunesse à Villars-sur-Glâne. En 1980, j'ai fait mon unique course cycliste Bulle-Charney. J'ai bien fait d'arrêter.

Je félicite notre canton et nos communes pour tout ce qui a été fait ces dernières années car je constate une amélioration globale des infrastructures cyclables, moi qui roule depuis bientôt cinquante ans. Néanmoins, comme tout le monde le sait, la circulation a énormément augmenté ces dernières années. On peut faire mieux pour sécuriser nos routes. Les dangers d'accident, comme cycliste, sont élevés dans nos villes et nos campagnes. Des évaluations faites au niveau Suisse mettent notre ville de Fribourg comme une des plus dangereuses en Suisse, le pourtour de la gare de Fribourg étant selon moi une annexe de l'enfer. Elle est extrêmement dangereuse.

Comme professeur de PRO VELO pour nos jeunes de 8 à 15 ans, je regrette que le nombre de jeunes cyclistes sur nos routes fribourgeoises soit très bas, les raisons étant certainement l'insécurité et le sentiment d'insécurité à vélo. Je pense à des

familles fribourgeoises comme les Jacquat, les Schoeni, les Girard qui se sont investis pour les deux roues de toutes leurs forces et toute leur vie. Je pense aussi à M. Ropraz qui a osé lors d'un événement promouvoir le vélo électrique. Je pense à peu à M^{me} Garnier qui a osé me dépasser avec son vélo en montant le Cardinal, mais il était électrique. Je me dis que l'on pourrait une fois faire une sortie du Grand Conseil à vélo.

Finalement, on peut et on doit faire mieux. Il est temps qu'on améliore nos infrastructures, pour nous Fribourgeois et aussi pour les visiteurs cyclistes de notre canton. Nous devons être, ou devenir, concurrent avec nos cantons voisins qui font mieux que nous comme Berne, qui est très fort. Je rêve de les battre sur ce terrain car sur la glace cela reste du domaine presque de l'impossible.

Ce qui m'a le plus étonné, ce sont les progrès énormes ces dernières années des régions françaises qui font un bon travail pour les deux roues. Les pays du nord de l'Europe, comme les pays baltes et le Danemark, sont exemplaires: Hambourg, Copenhague, Amsterdam. Des endroits très "velofreundlich und familienfreundlich" en Suisse sont Bâle et les voies le long du Rhin. A Fribourg, avec son profil géographique, on pourrait devenir un centre suisse.

Je vais terminer avec une petite phrase et une petite pensée à mon professeur de chant, M. Flechtner, et à M. Savoy: "De rentrer dans le monde merveilleux de la bicyclette est un élixir de jeunesse éternelle." [il chante]: "*I want to ride my bicycle, I want to ride my bike, I want to ride my bicycle, I want to ride my bicycle, my bicycle.*" (applaudissements)

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). La transition va être difficile après ce ténor. Je répondrai simplement au député Marmier qui invite mes collègues à changer d'avis. Effectivement, on a peut-être analysé la réponse du Conseil d'Etat mieux que vous puisque l'aménagement des voies cyclables sur les tronçons routiers cantonaux qui doivent être rénovés ou assainis seront analysés. On apprend ici que le financement sera assuré par le crédit alloué à l'entretien routier du Services des ponts et chaussées. Ce ne sont pas ces 20 millions que vous allez créer via ce fonds qui vont faire avancer plus vite la réalisation de ces bandes cyclables. J'invite donc mes collègues à garder leurs positions. La majorité du groupe démocrate-chrétien s'exprimera contre cette motion.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Merci collectivement à toutes celles et ceux qui soutiennent sur le principe la politique du Conseil d'Etat ou qui souhaitent qu'elle soit encore un peu renforcée.

Globalement, je constate que lorsque l'on discute vélo en terres fribourgeoises, on reste très catholique puisqu'on navigue entre l'enfer et les vierges noires. J'hésite à proposer au Directeur des finances présent ici d'investir dans 200 à 300 vierges noires que l'on place un peu partout dans le canton. Je ne suis pas sûr que ce soit la bonne variante.

Sur le fond, le canton de Fribourg a effectivement pris un certain retard en terme d'investissement dans le vélo. Le député Kubski a souhaité que je puisse investir plus pour éviter de me faire "shooter" à vélo. Je vais volontiers éviter de me faire "shooter", mais il n'y a pas de lien direct nécessaire. L'équipe du Conseil d'Etat qui comprend la majorité du Conseil d'Etat, c'est-à-dire quatre membres qui fait "*bike to work*" veille également à circuler sur des voies relativement sûres, sinon les trois qui restent ne pourraient plus décider. Ce serait embêtant.

Il y a d'une part un plan sectoriel vélo qui a été élaboré, qui a pris un certain temps. Cela explique aussi le temps qu'il a fallu pour l'actualiser. Il n'était plus tout à fait conforme lorsqu'on a commencé, en début de législature, à travailler dessus. On a eu notamment des discussions sur la répartition entre pistes et bandes cyclables. On a longtemps pensé que la bande cyclable était la panacée. Il y a quelque chose de paradoxal. Au niveau de la sécurité, les ingénieurs de tous bords spécialisés en la matière nous disent que la piste n'est pas plus sûre que la bande. On n'a pas plus d'accidents en prorata du nombre de cyclistes sur une bande que sur une piste. Par contre, si vous prenez tous les cyclistes qui existent – si le but est de permettre à des personnes qui souhaitent utiliser le vélo et qui ne le font pas aujourd'hui de changer –, la perception subjective de la sécurité sur une bande est catastrophique alors qu'elle est bonne sur une piste. Il y a des raisons liées au changement modal qui incitent à faire à certains endroits des pistes plutôt que des bandes. C'est évidemment lorsque l'on est sur des infrastructures de type touristique. Demandez à des familles alémaniques de venir avec leurs enfants pour les vacances le long des lacs de Neuchâtel ou de Morat. Si on ne leur offre que des bandes, elles ne viendront pas. Si c'est des pistes, elles viendront. C'est un concept touristique global. Si vous avez eu l'occasion d'aller voir au lac de Constance, ce sont des concepts qui fonctionnent extrêmement bien, qui attirent du monde et qui font tourner le monde touristique.

Sur les montants qui ont été évoqués, il y a actuellement dans le fonds d'infrastructure un sous-ensemble qui a été évoqué dans la réponse du Conseil d'Etat de 8 millions de francs au 31 décembre 2018 qui a été pris dans le cadre de la répartition des bénéfices quand on doit régler les comptes. Le Conseil d'Etat a pris une décision en principe d'en faire de même sur les comptes 2018, mais les attributions doivent encore être faites dans le cadre du plan financier. On sait donc que ce sera plus que 8 millions, mais je ne peux pas vous dire aujourd'hui combien ce sera. Il faut voir ces montants en relation avec le budget global. Une bonne partie de la réalisation du plan sectoriel vélo ne sera pas assurée par ce fonds-là, mais par les

budgets courants. Si on ouvre un bout de route à quelque part, qu'on fasse de simples travaux d'entretien mais aussi des élargissements – certains gros projets de routes actuellement avec des bouts de pistes, des bouts de bandes –, cela va sur les budgets courants d'investissements routiers. Le montant global de réalisation du plan sectoriel vélo, sous toute réserve, a été évalué à un montant de plus 150 millions de francs. A côté de ces 150 millions de francs, discuter de mettre 8, 10, 12 ou 14 millions dans le fonds n'est pour le moment pas la toute première priorité. Cela ne va pas changer grand-chose en pratique, le problème essentiel étant de disposer de suffisamment de gens qui peuvent lancer les projets. Je dois dire qu'aujourd'hui – routes, pistes cyclables, cheminements piétonniers confondus –, le principal frein au développement de projets est que si je mets au concours des postes d'ingénieur routier, on a sur deux postes une postulation d'un urbaniste de 60 ans qui n'est pas qualifié. On recommence à zéro. On a un très sérieux problème de relève à un endroit où on ne pense pas. Ce n'est pas un problème d'argent, lui vient après. Il ne sert à rien d'avoir de l'argent si l'on n'a pas les personnes compétentes. Nous faisons évidemment tout actuellement pour voir comment trouver des personnes compétentes pour faire ces travaux. Nous avons des postes ouverts que nous n'arrivons pas à combler. Je ne peux pas envoyer un ingénieur francophone à Planfayon pour expliquer comment faire la route. Les Singinois dans la salle ne seraient définitivement pas d'accord.

Le montant global est supérieur à 150 millions de francs sur l'ensemble de la réalisation du plan sectoriel avec trois manières de financer. Les budgets d'entretien courants et les budgets d'investissement courants, ainsi que l'article 54 de la loi sur les routes qui permet de ne pas réaliser des infrastructures cyclistes qui devraient se faire à un endroit donné, mais de les faire un peu plus loin. C'est avec ce volet là que l'on peut participer financièrement à des bouts de Transagallo, à des bouts d'autres infrastructures. C'est la petite clé qui nous permet d'être un peu plus créatif. Mais cela limite néanmoins le financement à certains endroits. Le fonds, actuellement, nous permet d'envisager le financement d'infrastructures propres, par exemple un bout de piste cyclable en site propre à un endroit où il n'y a pas de routes à côté, où on n'a pas de transfert selon l'article 54, et on doit peut-être construire un pont ou une passerelle.

In globo, je pars du fait que les positions du Grand Conseil, tous les groupes confondus, ne sont pas tellement éloignées de celle du Conseil d'Etat. On souhaite tous développer de manière importante le réseau cyclable, aussi pour décharger d'autres parts ou utilisations modales. Dans ce sens-là, le choix du Grand Conseil pour ou contre la motion aura un impact essentiellement symbolique dans la mesure où l'essentiel des revendications sont en cours, même si ce n'est pas toujours exactement sous la forme souhaitée.

Dans ce sens et dans le sens des considérants, le Conseil d'Etat vous recommande le rejet de la motion.

> Au vote, la prise en considération de cette motion est refusée par 43 voix contre 41. Il y a 1 abstention.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Senti Julia (LA,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirithana (GR,PS/SP). *Total: 41.*

Ont voté non:

Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/FDP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/

FDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schnyder Erika (SC,PS/SP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 43.*

Se sont abstenus:

Schoenenweid André (FV,PDC/CVP). *Total: 1.*

> Cet objet est ainsi liquidé.

Postulat 2018-GC-101 Avenir de l'autoroute A12 entre Düdingen et Thörishaus

Auteur-s:	Waeber Emanuel (UDC/SVP, SE) Flechtner Olivier (PS/SP, SE)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Dépôt:	22.06.2018 (BGC juin 2018, p. 2643)
Développement:	22.06.2018 (BGC juin 2018, p. 2643)
Réponse du Conseil d'Etat:	25.03.2019 (BGC mai 2019, p. 1065)

Prise en considération

Flechtner Olivier (PS/SP, SE). Je tiens tout d'abord à remercier mon collègue Gamba pour la mention de mon feu grand-père qui se fit appeler "Fleco" par ceux qui avaient de la peine à mettre dans l'ordre les quatre consonnes de notre nom de famille.

Meine Interessenbindung: Ich bin Gemeinderat der Gemeinde Schmitten, welche von den Auswirkungen einer Ausfahrt in Fillisdorf selbstverständlich ziemlich stark betroffen wäre.

Sie haben es sicher alle gemerkt, dass das Postulat durchaus auch ein etwas provokatives Element beinhaltet. Das war aber auch dem Kontext geschuldet, in welchem dieses seinerzeit eingereicht wurde. Erstens hatten wir den rund zehnjährigen Vorstoss von Grossrat Daniel Brunner, welcher damals nur eine etwas halbhatzige Antwort des Staatsrates erhalten hatte und die nicht weiter bestätigte Aussage des ASTRAs, wonach eine **Sanierung (11:49:22)** ungefähr im Jahre 2025 in Angriff genommen würde. Somit war da die Frage, warum dieses Thema nicht weiterverfolgt worden war und welches heute der Stand der Planung ist.

Zweitens war die Region Sense anfangs letzten Jahres der Meinung gewesen, es sei vernünftig, ein Projektplan für die Ausfahrt Fillisdorf in den kantonalen Richtplan einzugeben, ohne deren Auswirkungen eingehender abgeklärt zu haben. Dass dies nicht nur auf Gegenliebe stossen konnte, insbesondere in Schmitten, versteht sich von selbst.

Drittens hatte dies dazu geführt, dass einzelne Gemeinden im Unteren Sensebezirk in den Medien dazu tendierten, ihre eigenen Interessen hahnenkampftartig in den Vordergrund zu stellen, ohne eine Diskussion, was regional sinnvoll erscheint und wie man allfällige Auswirkungen kompensieren oder vermeiden könnte. Dass man als Schmittner Gemeinderat einer solch eher chaotisch anmutenden Diskussion, sofern diese überhaupt stattgefunden hat, nicht einfach nur zuschauen kann, verstehen Sie dann sicher auch.

Für uns Postulanten war das Ganze somit Anlass, unseren Vorstoss zu formulieren und damit den Staatsrat einzuladen, diese Diskussion von einer kurzfristigen Sichtweise auf ein übergeordnetes Niveau zu heben, dies im Wissen darum, dass einige unserer Idee und Vorschläge nicht oder noch nicht realistisch sein würden. Aber es geht bei solchen Themen ja auch darum, die kantonalen und eidgenössischen Ämter dazu zu bewegen, Stellung zu beziehen. Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Planungssicherheit sind da Schlagwörter, die mir in den Sinn kommen.

Es geht uns mit diesem Postulat darum, sachliche Entscheidungsgrundlagen zu erhalten. Um nämlich objektiv über Sinn und Unsinn verkehrstechnischer Massnahmen, also über die Ausfahrt Fillisdorf oder allfällige Alternativen, entscheiden zu können, reichen veraltete Annahmen nicht aus, sondern es braucht aktuelle, objektive Schätzungen über die Entwicklungen der zukünftigen Verkehrsströme. Nur so kann man auch definieren, wie man diese leiten will. Das ist der Kern unseres Postulates.

Kurz nach Einreichung dieses Postulats hatte der Staatsrat angekündigt, eine Verkehrsstudie im Sensebezirk in Auftrag zu geben. Damit war uns bereits klar, dass ein Teil unseres Postulats auf Zustimmung des Staatsrats stossen könnte, was uns ja auch bestätigt worden ist. Die beiden Punkte, die der Staatsrat ablehnt, sind - was wir vermuteten oder wussten - in der Zuständigkeit des Bundes. Es ist somit nicht überraschend, dass der Staatsrat diese ablehnt, auch wenn man sich vielleicht persönlich etwas anderes wünschen könnte. Denn die Baustunde des Viadukts in Flamatt ist nicht nur mir ein beinahe täglicher Dorn im Auge und die Lage der Ausfahrt bleibt ein raumplanerisches Desaster. Die Postulanten können aber gesamthaft sehr gut mit der Antwort des Staatsrates leben und die Sozialdemokratische Fraktion wird sich deshalb dessen Vorschlag anschliessen.

Eine abschliessende Bemerkung noch. Die Bevölkerung des Kantons und insbesondere des Unteren Sensebezirks wird wachsen. Aber selbst wenn wir es schaffen sollten, was ich hoffe, einen grösseren Anteil der Bevölkerung aufs Velo umsteigen zu lassen, werden sich auch die anderen Verkehrsströme verändern. Dementsprechend wichtig ist es, dass die Durchführung dieser Studie nicht dazu führen wird, andere anstehende und eigentlich längst beschlossene Projekte - ich nenne beispielhaft die Erschliessung Birch-Luggiwil - auf unbestimmte Zeit zu vertagen, dies unabhängig davon, was einzelne Gemeindeexponenten zu diesem Projekt meinen.

Bürgisser Nicolas (*PLR/FDP, SE*). In Namen der Freisinnig-demokratischen Fraktion kann ich Ihnen mitteilen, dass wir das Postulat und den Vorschlag der Antworten vollumfänglich unterstützen werden.

Wir möchten hier aber daran erinnern, dass genau die gleichen Fragen mit einer Motion **Vuar (11:53:15)**/Bürgisser in der Legislaturperiode 2001-2005 gestellt wurden, dass der Staatsrat bereits eine Studie gemacht hat für den Unteren Sensebezirk, die eine halbe Millionen Franken gekostet hat. Daraufhin hat die Region Sense die Studie auf den ganzen Sensebezirk erweitert. Wir haben eine Studie gemacht über den öffentlichen Verkehr im Sensebezirk und in der Regionalplanung, die vom Kanton und vom Staatsrat im Jahre 2015 angenommen wurde. In diesen Studien wurden alle diese Fragen auch schon beantwortet.

In diesem Sinne regt die Freisinnig-demokratische Fraktion an, das Postulat anzunehmen. Aber bitte Herr Staatsrat, machen Sie nicht noch einmal eine unglaublich lange und teure Studie. Das hilft nur dem ASTRA. Das ASTRA kann dann immer sagen: Wir können nichts machen, eine Studie ist unterwegs. In diesem Sinne: Die Resultate liegen meistens vor, sie sind eigentlich aktuell, sie sind bezahlt. Und mit einer neuen Studie kämen wir vermutlich noch einmal auf die gleichen Resultate.

Chardonens Jean-Daniel (*UDC/SVP, BR*). Mes liens d'intérêts: je suis propriétaire de deux entreprises de transport de personnes dans la Broye et en Gruyère.

Le groupe de l'Union démocratique du centre a pris connaissance avec attention du message rédigé par le Conseil d'Etat en réponse au postulat Waeber/Flehtner. Avec l'augmentation de la démographie, nous pouvons constater d'innombrables problèmes de trafic sur les routes de notre canton. Il est temps d'y remédier. Les propositions faites par les auteurs et retenues par le Conseil d'Etat sont des éléments de réponse qui vont dans le bon sens pour la Singine. Néanmoins, d'autres régions devront bénéficier d'une même attention, puisque les prévisions démographiques devraient encore amener des pendulaires sur nos routes très rapidement. Les moyens de mobilité doivent être multiples et améliorés simultanément, que ce soit pour le trafic privé ou public selon les besoins des citoyens contribuables.

Avec ces considérations, notre groupe acceptera à l'unanimité le fractionnement tel que proposé et soutiendra les points 1, 4 et 5.

Bapst Markus (*PDC/CVP, SE*). Die Mehrheit der Christlichdemokratischen Fraktion wird das Postulat von Emanuel Waeber und Olivier Flehtner nicht unterstützen. Und zwar, weil wir der Auffassung sind, dass wir keine neuen Erkenntnisse daraus gewinnen können. Herr Bürgisser - ich möchte nicht die gleiche Liste hier aufzählen - hat bereits aufgezählt, welche Studien bereits gemacht worden sind.

Ich gehe auf einzelne Punkte im Detail ein. Die ersten zwei Punkte, die der Staatsrat ja auch nicht will - darum will er das Postulat fraktionieren - sind ganz klar in der Kompetenz des Bundes, da gibt es nichts anzufügen. Der Bund entscheidet selbst über seine Infrastrukturen, und hier ist es auch nicht nötig, dass zusätzliche Studien gemacht werden. Es ist hinlänglich bekannt, dass damit ein sehr hoher finanzieller Aufwand verbunden ist und dass die Umweltbilanz einer Verlegung und eines Abbruchs des Viaduktes negativ sind. Das sage nicht ich, sondern das sagt das Bundesamt für Strassen.

Zu den Punkten 1, 4 und 5, die der Staatsrat annehmen will, folgende Bemerkungen: Sie betreffen den Verkehr im Unteren Sensebezirk. Diese Punkte bringen einzig einen neuen Vorschlag der Postulanten und den nehmen wir zur Kenntnis, eine unterirdische Verbindung zwischen Ried und der zukünftigen geplanten Ausfahrt Fillisdorf. Das ist ein neuer Aspekt. Bereits jetzt ist eigentlich klar, dass eine neue Verbindung in diesem Sinne sehr, sehr viel Geld kosten wird und es ist kaum anzunehmen, dass sie verhältnismässig gebaut werden könnte.

Die anderen Fragen sind mit Studien bereits hinlänglich beantwortet worden. Wir wissen, dass ein zusätzlicher Autobahnanschluss vom Bund nur bewilligt wird, wenn ein bestehender geschlossen wird. Ich frage Sie, welcher dann geschlossen werden soll. Ich vermute, derjenige von Düringen. Ich erinnere daran, dass der Autobahnanschluss in Düringen eine strategische Arbeitszone bedient und es ist undenkbar, diesen fixen Bestandteil der kantonalen Planung, auch der kantonalen Verkehrsplanung, aufzugeben.

Die Frage nach den Verkehrsflüssen im Unteren Bezirk ist ebenfalls hinlänglich studiert worden, wie Herr Bürgisser bereits gesagt hat. Wir brauchen jetzt Entscheide, meine Damen und Herren, und nicht neue Studien! Entscheide zum Bau der Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil und eine Weiterführung der Planung der Langsamverkehrsachsen. Wir haben vorher darüber gesprochen. Eine Verdichtung des Fahrplans, des Busverkehrs in der Region und schliesslich die Weiterführung der Planung der Umfahrungsstrasse Düringen bis zu einer öffentlichen Auflage. Das ist die Stossrichtung. Die Probleme sind bekannt. Es braucht nun Entscheide.

In diesem Sinne wird eine Mehrheit der Christlichdemokratischen Fraktion zwar der Fraktionierung zustimmen, aber das Postulat ablehnen.

Schneuwly André (*VCG/MLG, SE*). Ich habe zwar gedacht, das der Kollege zuerst spricht. Ich war der Letzte, der gedrückt hat.

Ich spreche in meinem eigenen Namen. Ich danke für die Antwort zum Postulat. Ich bin froh und dankbar, dass die Gesamtanalyse mit den geplanten Projekten im Vordergrund steht und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit der Langsamverkehrsachse an Bedeutung gewinnt. Das, denke ich, ist eine wichtige Sache. Beim öffentlichen Verkehr hat sich in letzter Zeit einiges verändert und verbessert im Sensebezirk. Was noch fehlt, ist eine direkte Verbindung von Murten bis Schwarzsee. Ich denke, dass dies etwas ist, was in der Studie zum Vorschein kommt.

Ich unterstütze die Idee, dass die gemachten Studien Unterer Sensebezirk, die unglaublich viele Diskussionen ausgelöst haben und auch erweitert wird, in diese Studie einbezogen wird. In diesem Sinne werde ich sie unterstützen.

Ich habe zwei Fragen. Die eine Frage ist eine Geschichte, die bereits seit Jahren nicht fertig gemacht wird. Sie schreiben im Postulat: Wie weit ist diese Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil? Ich finde, im Sensebezirk geht es sehr, sehr langsam, wenn es um solche Veränderungen geht. Sie haben gesagt, es sei im Tun. Ich hätte heute gerne wieder einmal eine Zwischenbilanz, wo man steht.

Die zweite Frage ist zwar in der Studie, aber vielleicht können Sie ja schon etwas dazu sagen: Hat sich der Durchgangsverkehr durch Düringen durch die Eröffnung der Poya-Brücke bereits verändert? Was man ja feststellt, dass sich der Verkehr teilweise sehr stark verlagert hat. Wenn man zwischen 17 Uhr und 18.30 Uhr durch Tafers fährt, sieht man, dass neue Probleme entstanden sind.

Boschung Bruno (*PDC/CVP, SE*). Ich werde die andere Hälfte der Christlichdemokratischen Fraktion vertreten, die eine andere Meinung hat und die dieses Postulat unterstützen möchte.

Vielleicht meine Interessenbindung zum Anliegen: Ich bin Einwohner und auch Mitglied des Generalrates von Wünnewil-Flamatt. Es ist diejenige Gemeinde, die sich so ziemlich im Epizentrum der von den Postulanten gestellten Fragen befindet und damit ganz direkt betroffen ist.

Ich möchte hier keine Gemeindepolitik losschlagen, aber vielleicht kurz einige Informationen geben. Es geht hier vor allem um die Ortsdurchfahrt in Flamatt, welche zu den Stosszeiten mit einer enormen Verkehrsflut und regelmässigen Staus belastet ist, Staus bis zurück auf die Autobahn Ausfahrt Richtung Bern, manchmal bis einen Kilometer zurück. Die Gemeinde ist natürlich nicht untätig, man kann nicht alles nur auf die grossen Projekte schieben, man muss selber schauen. **Es ist eine Langsamverkehrsachse nach Waltra... (12:02:017) wird umgesetzt.** Es wird auch eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt usw. Das wird sicher einiges helfen, aber das wird nicht die ganzen Probleme lösen, die wir dort haben.

Zum Thema einer zusätzlichen Ausfahrt oder vielleicht einer sogenannten Halbausfahrt auf der A12 auf der Höhe des heutigen Rastplatzes Fillisdorf. **Mit den entsprechenden Zubringern würde hier aus der heutigen Sicht ganz bestimmt zu einer enormen Entlastung für die Ortsdurchfahrt in Flamatt führen (12:02:36).** Aber es würde auch zu einer Entlastung der anliegenden Gemeinden und zu einer völlig neuen Verteilung der Verkehrsströme im Sensebezirk führen. Sie haben Bürgisser gehört, der auf 2001 zurückweist. Meine Damen und Herren, seither sind viele Jahre vergangen. In der Zwischenzeit haben wir die Poya-Brücke, es hat sich auch im Individualverkehr Einiges verändert. Nur gerade die Schublade zu ziehen, wäre hier wahrscheinlich nicht das Richtige. Darum begrüsse ich diese Möglichkeit, gemäss den drei Punkten des Postulats im Rahmen der angekündigten Verkehrsstudie für den Sensebezirk, diese Punkte unbedingt miteinzubeziehen.

Es ist klar: Die Aussichten einer Zustimmung des ASTRA zu bekommen für eine zusätzliche Autobahnausfahrt, ist aus der heutigen Sicht nicht sehr realistisch. Aber es kommt auf die Argumente an, die man dann liefern kann, Herr Staatsrat. Das kommt dann aus der Studie.

Vielleicht zum Schluss: Wir sind uns im Sensebezirk fast immer einig, wenn es darum geht, unsere gemeinsamen Interessen zu vertreten. Ab und zu gibt es aber eine kleine Ausnahme und die haben wir im Moment im Bereich des Verkehrs, das muss man sagen. Ich bin überzeugt, dass die Resultate der geplanten Verkehrsstudie mit Einbezug aller einigermaßen realistischen Varianten, und da gehört diese Autobahnausfahrt eben auch dazu, helfen werden, die Diskussionen im Sensebezirk weiterzuführen und Lösungen zu finden.

Ich werde also dem Postulat ganz klar zustimmen, so wie es der Staatsrat vorschlägt, in der abgespeckten Variante. Den Viadukt lassen wir im Moment noch ein bisschen, das ist ziemlich hart dort. Ich wie auch eine grössere Minderheit der Christlichdemokratischen Fraktion werden dem Postulat zustimmen.

Perler Urs (VCG/MLG, SE). Die Fraktion Mitte Links Grün unterstützt den Vorschlag des Staatsrates, das Postulat aufzuteilen und eine Mobilitätsstudie im Sensebezirk durchzuführen, die neben der individuellen motorisierten Mobilität auch den ÖV und den Langsamverkehr einschliesst. Mit der Zunahme der Bevölkerung geht auch ein Wachstum des Verkehrs einher. Für unsere Fraktion ist dies so umweltfreundlich wie möglich auszugestalten. Dabei spielt der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle. Die Einführung des Vierteltaktes im Bahnperimeter der Agglo Freiburg ist sehr wichtig, Schmiten würde damit viermal, Düdingen gar sechsmal in der Stunde mit Freiburg verbunden. Es ist aber auch wichtig, dass das Busangebot im ganzen Bezirk weiter optimiert wird.

Die stetige Verkehrszunahme auf der A12 und den Kantonsstrassen, insbesondere im Innerortsbereich, verursacht zunehmend Probleme. Die Lebensqualität in den Dörfern der Region Sense ist beeinträchtigt. Deshalb ist es wichtig, dass Massnahmen getroffen werden, welche die Kapazitätsengpässe auffangen sowie Lärm- und Luftbelastungen reduzieren. Das Vorgehen, namentlich die Prüfung einer Ein- und Ausfahrt in Fillisdorf, ist positiv zu werten, da dies den Durchgangsverkehr in Düdingen und Flamatt entlasten würde. Dass man dies in einen Gesamtzusammenhang stellt und genauer anschaut, ist sinnvoll. Unterdessen darf man die Anwohner nicht vergessen und sollte die Bekämpfung der Lärmbelastung konsequent angehen.

Wir haben auch Kenntnis davon genommen davon, dass eine Änderung der Streckenführung in Flamatt kein Thema ist und dass das Viadukt in den nächsten 20 bis 30 Jahren bleiben wird. Das kann ich nachvollziehen, aber hier müsste der Kanton etwas für die Gemeinde Wünnewil-Flamatt machen. Das **Projekt Waltrolog (12:06:15)** müsste beispielsweise viel schneller vorwärts gehen und auch im Bereich des ÖVs müsste etwas geschehen. Ich denke hierbei an eine Unterstützung des Kantons, um die Arbeiten beim Bahnhof Wünnewil vorwärts zu bringen.

Mit diesen Ausführungen habe ich geschlossen.

Waeber Emanuel (UDC/SVP, SE). Je constate que la salle va se vider lentement mais malheureusement le trafic, surtout en Saigne, ne va pas s'améliorer. Je ne vais pas non plus allonger la discussion.

Ich bin dankbar für die Antwort des Staatsrates. Es wurde gesagt: Wir haben Studien gemacht, es werden weiterhin Studien gemacht. Ich habe Vertrauen in unseren Staatsrat, den Bau- und Raumplanungsdirektor, der jetzt endlich umsetzen wird. Es wurde 20 Jahre im Sensebezirk, was den Verkehr und insbesondere den Privatverkehr betrifft, zu wenig unternommen. Wir haben viel investiert in die Mobilität, Zugverbindungen, Busverbindungen - das alles wurde angesprochen -, aber das Bevölkerungswachstum wird in den nächsten Jahren noch zunehmen und wir benötigen hier eine Entlastung.

Eine Bemerkung zu Grossrat Markus Bapst zu den Autobahnaus- und -einfahrten. Es stimmt diese Aussage so nicht. Mir sind in der Schweiz zwei Beispiele bekannt, Basel Land und Luzern - ich glaube, es handelt sich um Ebikon, wo zusätzliche Ein- und Ausfahrten eingeführt wurden, um diesen Mehrverkehr zu regeln.

Wenn Sie diesen Sommer einmal Zeit haben, nehmen Sie sich die Musse, mit dem Velo oder dem Auto den wunderschönen Gründerkanton unserer Eidgenossenschaft Obwalden zu durchfahren. Bevölkerungsmässig hat Obwalden 38 000 Einwohner, das sind 7000 weniger als der Sensebezirk. Die haben für sämtliche Ortschaften wie Alpnach, Sarnen, Sachseln, Giswil Umfahrungsstrassen gemacht. Im Sensebezirk brauchen wir eine Entlastung im Bereich Düdingen, wie angesprochen wurde.

Ich bitte Sie, das Postulat Flechtner/Waeber im Sinne des Staatsrates anzunehmen.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Ich werde angesichts der Zeit versuchen, zusammenzufassen und nicht jedem einzeln zu antworten.

Grundsätzlich danke ich den verschiedenen Fraktionen für ihre Zustimmung zur Antwort des Staatsrates. Ich freue mich aus Gründen des politischen Gleichgewichts, dass ich dieses Mal nicht gleicher Meinung bin wie Grossrat Bapst. Zur Frage der

Autobahnausfahrt: Es stimmt grundsätzlich, es gibt grundsätzlich die Regel, wenn Sie eine zusätzliche Autobahnausfahrt wollen, müssen Sie irgendeine schliessen. Es stimmt aber auch, was Grossrat Waeber gesagt hat, es gibt Ausnahmen. Also keine Regel ohne Ausnahmen. Wenn man weiss, wie schwierig es ist, die regelkonforme neue Ausfahrt zu bekommen, nämlich mit Kompensation, dann weiss man natürlich auch, wie viel schwieriger es noch ist, eine als Ausnahme der Regel zu bekommen. Die Kämpfe sind lang, es geht um Jahre wenn nicht Jahrzehnte. Das heisst, es ist nicht ganz unrealistisch. Grundsätzlich aber, und das räumt auch das ASTRA ein, sind wir zwischen Düdingen und Flamatt auf einer relativ langen Strecke ohne Ausfahrt, was nicht heissen muss, dass man eine machen soll, aber dass es nicht hundertprozentig ausgeschlossen ist, dass man einmal darauf eintritt und sich Gedanken macht dazu.

Was aber auch klar ist: Wenn man schon eine Ausnahme will, dann muss man sie erstens sehr gut begründen können und zweitens - und das hat mir der Direktor des Bundesamtes für Verkehr auch wieder bestätigt, im Übrigen schon im Moment der Verfassung des Postulates - setzt es unter den verschiedenen Voraussetzungen voraus, dass sich die Region einig ist. Das, um verschiedene Kommentare aufzunehmen, auch von Grossrat Flechtner. Wenn Sie eine Region haben, wo die verschiedenen Gemeinden nicht den gleichen Ton haben, machen Sie dem ASTRA ein Geschenk, um ganz ehrlich zu sein.

Die Studie soll deshalb nachprüfen: Was sind Gesamtwirkungen mit der Variante Fillisdorf. Vielleicht gibt es auch andere. Es sollen Ingenieure seriös schauen, wo der Ort am sinnvollsten ist. Das bringt mich zur Antwort sowohl an Grossrat Bürgisser als auch an verschiedene andere Grossräte, die gesagt haben: Macht doch nicht noch tonnenweise Studien, alles ist schon gemacht. Vieles ist schon gemacht, alles nicht. Eines ist sich am Ändern im Sensebezirk und deshalb haben wir Absprache getroffen mit dem Oberamtmann des Sensebezirks. Er ist nämlich daran, mit den Gemeinden zu prüfen, wie er seine Regionalplanung macht in Ausführung des kantonalen Richtplanes, was die Gewerbezone betrifft. Wir wissen, im Bundesratsentscheid vom 1. Mai zum kantonalen Richtplan steht, der Kanton hat einen oberen Plattform an Gewerbezone. Das gilt dann Bezirk für Bezirk, sinngemäss. Das heisst, wenn man Wirtschaftsentwicklung in jedem Bezirk fortführen will, muss man die Arbeit machen und schauen, welche Gewerbezone nicht mehr nötig und sinnvoll sind und wie man entsprechende Flächen woanders hintun kann, wo sie wirklich sinnvoll sind.

Der Sensebezirk macht hier eine bemerkenswerte Arbeit. Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch die Arbeit des Oberamtmannes hervorheben und diejenige der Gemeinden, die konstruktiv arbeiten an komplexen Verfahren. Etwas auszonieren heisst, den Gegenwert irgendwie kompensieren, auch steuerlich. Die sind aber auf dem guten Weg und wir haben eine Bundespflicht, das zu tun. Wo genau die neuen hinzuliegen kommen, weiss ich nicht. Ich weiss schon, dass man, wenn man den Syndic von Düdingen oder den Syndic von Schmitten fragt, nicht genau die gleichen Antworten dazu bekommt. Aber die Orientierungen, wo Gewerbezone zusätzlich kommen sollen und wo nicht, werden selbstverständlich auch die Diskussion mitprägen, wo der ideale Ort ist, um allfällig eine zusätzliche Autobahnausfahrt überhaupt zu verlangen. Deshalb haben wir beschlossen, die beiden Sachen zu koppeln. Das heisst, es geschieht eine Zusammenarbeit Sensebezirk und Gesamtstudie. Selbstverständlich wird auch der Seebezirk, für den der obere Teil stark impliziert ist, der untere etwas weniger, mitgenommen werden - naturgemäss nicht im gleichen Ausmass.

Das sind die wesentlichen Antworten zu den Fragen. Es wurden noch zwei spezifische Fragen von Grossrat Schneuwly gestellt, wo Birch-Luggiwil steht.

Erstens: Es steht immer auf Punkt 1, 2 oder 3 meiner regelmässigen Gespräche mit Jürg Röthlisberger oder Jean-Bernard Duchoud, dem Direktor und dem Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen. Federführend für das Dossier ist das ASTRA. Das heisst, wir haben quasi postalisch das Ganze im Kanton übernommen, aber zuhause des ASTRA. Die ganzen Dossiers sind beim ASTRA. Wir haben letzten Herbst mehrere Sitzungen gehabt mit dem ASTRA, mit dem ARE, mit Vertretern des Bundesamtes für Landwirtschaft und anderen Bundesämtern, weil es eine Blockade gab, um ganz klar zu sein, zur Nutzung von Fruchtfolgefleichen für diese Strasse. Es hat daraufhin auf Betreiben des Generalsekretariates des UVEK ein gemeinsames Treffen gegeben im letzten Herbst, wo wir als Kanton noch einmal begründen konnten, warum wir diese Strasse brauchen. Wir haben Vorsitzungen gehabt mit dem Bundesamt für Raumplanung, das die anderen Positionen der Ämter koordiniert. Ziemlich skeptisch ist lange das Bundesamt für Landwirtschaft gewesen, das seine Fruchtfolgefleichen verteidigt, aber auch das Bundesamt für Umwelt. Wir haben in Absprache mit dem ARE festgestellt, dass es eigentlich nur eine Möglichkeit gibt, eine Position zu finden, die mehrheitsfähig ist und die auch eine Chance birgt, dass wir vom UVEK einen positiven Bescheid bekommen zur Weiterführung des Prozesses gegen die Einwände. Die Position wurde dem Oberamtmann und dem Syndic mitgeteilt. Sie ist inzwischen auch im kantonalen Richtplan so festgeschrieben und sagt, dass wir Birch-Luggiwil entkoppeln von der Umfahrungsstrasse Düdingen. Das ARE hat uns klar gesagt, dass es eine ziemlich grundsätzliche Opposition gegen die Umfahrungsstrasse Düdingen hat. Jetzt kann man sagen: Alles gleichzeitig probieren mit dem hohen Risiko, alles an die Wand zu fahren oder den Spatz in der Hand zu nehmen, das gibt schon genug zu tun und die Taube auf dem Dach ist dann das zweite Kapitel. Das hat nicht allen Freude gemacht, aber es war allen klar, wenn wir alles wollen, haben wir am Schluss nichts.

Auch so bleibt das Verfahren Birch-Luggiwil komplex. Das Bundesamt für Strassen wurde beauftragt, Alternativen zu erarbeiten. Ich habe dies vor ganz Kurzem erhalten. Es sind eher Skizzen als etwas anderes. Diese sollen für die weiteren Gespräche zwischen den Bundesämtern sorgen. Und dann kann das ASTRA, wenn alles gut geht, das Verfahren wieder aufnehmen und die entsprechenden Einsprachen behandeln. Das in Kürze. Ich hoffe, Ihre Frage ist damit einigermaßen beantwortet.

Die Frage zur Verlagerung: Ja, aber ich habe im Moment noch keine soliden Zahlen.

Damit empfehlen wir Ihnen, dem fraktionierten Vorschlag des Staatsrates zu folgen.

> Au vote, la proposition de fractionnement de ce postulat est acceptée par 74 sans opposition ni abstention.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Johnner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirithana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 74.*

> Au vote, la prise en considération des points 1, 4 et 5 est acceptée par 58 contre 13. Il y a 2 abstentions.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Johnner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirithana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 58.*

Ont voté non:

Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP). *Total: 13.*

Se sont abstenus:

Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP). *Total: 2.*

> Au vote, la prise en considération des points 2 et 3 est refusée par 54 voix contre 18. Il y a 2 abstentions.

Ont voté oui:

Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Chardonens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Herren-Rutschli Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Mäder-Brüllhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Thalman-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 18.*

Ont voté non:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Senti Julia (LA,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP). *Total: 54.*

Se sont abstenus:

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP). *Total: 2.*

> Cet objet est ainsi transmis au Conseil d'Etat pour qu'il lui donne la suite qu'il implique.

Postulat 2019-GC-32

Compensation des émissions de CO₂ dans le canton de Fribourg

Auteur-s:	Schmid Ralph Alexander (<i>VCG/MLG, LA</i>)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Dépôt:	28.02.2019 (<i>BGC mars 2019, p. 506</i>)
Développement:	28.02.2019 (<i>BGC mars 2019, p. 506</i>)
Réponse du Conseil d'Etat:	02.04.2019 (<i>BGC mai 2019, p. 1073</i>)

Prise en considération

Bourguet Gabrielle (*PDC/CVP, VE*). Tout d'abord mes liens d'intérêts: je travaille comme responsable romande des affaires publiques auprès de l'Association suisse de l'industrie gazière. Je m'exprime au nom du groupe démocrate-chrétien.

Notre groupe a examiné ce postulat avec beaucoup d'intérêt. Notre collègue postulant demande un rapport sur la possibilité de créer une plateforme internet, afin de proposer aux citoyennes et citoyens des projets régionaux permettant de compenser leurs émissions de CO₂ de manière volontaire. Notre groupe partage l'objectif général de diminution des émissions de CO₂, mais en tenant compte du rapport entre les coûts de mise en œuvre et les résultats des mesures. En ce sens, il soutient la position du Conseil d'Etat d'examiner la possibilité de confier cette tâche à la fondation Carbon Fri, qui est déjà active dans notre canton et, subsidiairement, d'examiner la possibilité de s'organiser avec d'autres cantons. Notre groupe acceptera par conséquent ce postulat, uniquement dans la mesure où une plateforme existe déjà dans notre canton. En effet, il nous paraît inutile de créer une nouvelle plateforme cantonale dans ce domaine. Plusieurs plateformes qui proposent des compensations des émissions de CO₂ existent déjà en Suisse. En outre, la problématique du CO₂ est globale et, si des initiatives locales sont nécessaires, la création d'une nouvelle plateforme cantonale de compensation n'apporterait pas la solution la plus efficiente dans ce domaine.

Sur la base de ces quelques considérations, le groupe démocrate-chrétien apportera son soutien à ce postulat.

Bonny David (*PS/SP, SC*). Le groupe socialiste va soutenir le postulat sur cette compensation de CO₂. Cependant, il existe déjà plusieurs plateformes sur internet, comme Mon Climat par exemple, où l'on peut justement acheter des compensations. En lisant la réponse, on pensait qu'on aurait pu – mais voilà peut-être qu'on sous-estime le travail – avoir une suite directe à ce postulat, ce qui aurait éventuellement simplifié bien des choses.

Au PS, on a longuement discuté et de manière nourrie sur la question de la compensation, parce qu'il est vrai que ça donne un peu bonne conscience à ceux qui polluent. Donc nous, on aimerait mieux ne pas avoir de compensation, mais qu'on fasse vraiment partout des efforts. Ceux qui diminuent, eh bien qu'ils continuent à diminuer, et ceux qui vont en avion, qu'ils réfléchissent peut-être si vraiment il est nécessaire d'y aller et qu'ils fassent aussi des efforts pour diminuer. C'est un peu la vision que nous avons.

Sinon, on avait quand même l'une ou l'autre question à poser à M. Ralph-Alexander Schmid, mais il n'est pas là ce matin et c'est un peu désagréable de traiter un objet quand la personne n'est pas là. Peut-être qu'il a un certificat médical ou une raison valable, mais en tout cas si le postulat est accepté, on aimerait bien qu'il soit traité en sa présence.

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). Une petite réponse à M. Bonny: malheureusement, l'ordre du jour du Grand Conseil et les projets de recherche internationaux de l'Hôpital de l'Ile ne sont pas encore parfaitement coordonnés. Je n'y peux rien.

Ich möchte nur ganz kurz Stellung nehmen. Die Fraktion Mitte Links Grün freut sich, dass der Staatsrat dieses Postulat annimmt. Wir akzeptieren es auch in der vorgeschlagenen Form und wollen da keine neuen Plattformen kreieren. Es ist immer besser, die Treibhausgasemissionen zu verringern, aber wenn eine Firma dies nicht tun kann, ist es gut, wenn eine Plattform existiert, um sie zu kompensieren.

Wir denken - im Gegensatz zu dem, was auf Bundesebene lange diskutiert wurde -, dass man das nicht ins Ausland auslagern sollte, sondern dies möglichst in der Schweiz und noch besser auf regionaler Ebene tun soll. So ist man näher bei den Verursachern und es ist natürlich auch wirtschaftlich ein Vorteil. Treibhausgasemissionen kompensieren mit Projekten bringt uns einen technologischen Vorsprung oder verstärkt zumindest den Rückstand nicht. Deshalb ist es sinnvoll, dies möglichst an der Quelle zu kompensieren.

Wir freuen uns, dass dieser Vorschlag Anklang findet.

Schumacher Jean-Daniel (PLR/FDP, FV). Je parle ici au nom du groupe libéral-radical, qui va accepter de manière pratiquement unanime ce postulat.

J'aimerais quand même revenir sur quelques remarques. Le sémantique d'abord. Quand on parle de compensation, on parle de réduction des émissions de CO₂ et on parle d'énergies renouvelables. J'aimerais clarifier un peu les choses. On a, sur notre Terre, une réserve de carbone sous forme minérale se trouvant dans le sous-sol, et on en a une autre sous une forme végétale, sur la couverture de notre Terre. Lorsqu'on brûle le carbone, celui-ci fait du CO₂. Si on veut compenser ces émissions de CO₂, ce n'est pas les réduire. Cela veut dire qu'on doit à nouveau les réassimiler dans quelque chose qui est apte à capter à nouveau du carbone. Quels sont les êtres vivants qui sont capables de faire ça? Ce sont les arbres; ce sont les seuls qui sont capables de le faire. Lorsque je roule, non pas avec mon vélo, mais avec ma voiture, et que je fais 1000 kilomètres – j'ai planté des arbres chez moi –, il faudra cinq ans pour que mon jeune arbre élimine le CO₂ des 1000 kilomètres que j'aurai parcourus. C'est pour ça que les programmes à l'étranger sont absolument nécessaires. On a déforesté toute la ceinture équatoriale et c'est là qu'on peut reboiser. Les arbres et les forêts sont essentiellement les gardiens de notre eau et de notre air. Sur le territoire suisse, il y a 300 ans, on a déforesté de manière massive, puis on a reforesté. Je pense que si on veut garder un air pur, il faut aider nos agriculteurs, nos propriétaires de forêts, à entretenir ces bijoux qui nous permettront de survivre. Je pense que c'est cela l'essentiel que je comprends dans une idée de recycler le carbone.

Je demande donc aussi, dans ce postulat, qu'on fasse une claire dimension sémantique de qu'est-ce qu'on fait? Et d'un autre côté, il est important d'imaginer qu'on doit venir en aide aux propriétaires de forêts, mais aux agriculteurs aussi, parce que le sol a perdu une grande partie de son carbone. On peut certes stocker le carbone aussi dans les sols.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Il n'y a pas de questions formelles qui ont été posées, mais plutôt des constats en soutenant, en relativisant et en complétant un petit peu le message du Conseil d'Etat, qui vous recommande d'accepter la motion.

Peut-être une petite remarque. On oppose compensation et réduction. Le Conseil d'Etat est d'avis, comme on peut le lire dans la réponse, que l'un ne s'oppose pas à l'autre. On n'est pas dans du ??? mais dans du ??? (**12:27:17 en allemand**). La question de savoir, pour la partie compensation suisse ou étrangère, ne relève définitivement pas de la compétence du Conseil d'Etat ou du canton, mais de la politique fédérale. Après on l'applique. Je ne vais donc pas m'étendre sur ses questions-là. L'avis que nous avons eu est que la compensation, évidemment, peut donner un peu bonne conscience, mais ça permet quand même d'avoir des moyens qui permettent de faire un certain nombre de choses intelligentes. Et puis, la réduction va une étape plus loin. Je pense qu'avec Carbon Fri, nous avons un projet fribourgeois et je trouve intéressante l'initiative qui a été prise. Après, il faudra voir dans quelle mesure elle est réaliste ou s'il faut autre chose. Aujourd'hui, nous n'avons pas de raison de penser qu'il soit nécessaire d'ouvrir une autre plateforme cantonale que celle qui existe déjà, sauf bilan contraire et surprenant.

> Au vote, la prise en considération de ce postulat est acceptée par 61 voix contre 2. Il y a 1 abstention.

Ont voté oui:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hayoz Madeleine (LA,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Savoy Philippe (SC,PS/SP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Senti Julia (LA,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 61.*

Ont voté non:

Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP). *Total: 2.*

Se sont abstenus:

Schuwey Roger (GR,UDC/SVP). *Total: 1.*

> Cet objet est ainsi transmis au Conseil d'Etat pour qu'il lui donne la suite qu'il implique.

—

La séance est levée à 12 h 29

Le Président:

Roland MESOT

Les Secrétaires:

Mireille HAYOZ, *secrétaire générale*

Patrick PUGIN, *secrétaire parlementaire*