

## Quatrième séance, vendredi 20 mai 2022

Présidence de Jean-Pierre Doutaz (Le Centre/Die Mitte, GR)

### Sommaire

Signature	Genre d'affaire	Titre	Traitement	Personnes
2013-GC-4	Divers	Communications		
2022-GC-54	Rapport d'activité	Commission interparlementaire de contrôle de la Haute école spécialisée de Suisse occidentale (CIP HES-SO) (2021)	Discussion	<i>Rapporteur-e</i> Solange Berset <i>Représentant-e du gouvernement</i> Olivier Curty
2022-DAEC-24	Décret	Décret relatif à l'octroi d'une subvention au projet « Protection contre les crues et revitalisation de la Burstera et du Rohrmoos », sur le territoire de la commune de Planfayon	Entrée en matière Lecture des articles Vote final	<i>Rapporteur-e</i> Jean-Daniel Wicht <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
2021-DAEC-156	Décret	Constatation de la validité de l'initiative constitutionnelle « pour la gratuité des transports publics »	Entrée en matière Lecture des articles Vote final	<i>Rapporteur-e</i> Savio Michellod <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
2021-GC-70	Postulat	Liaison directe Fribourg-Bulle (métro-train-tram)	Prise en considération	<i>Auteur-s</i> Pierre Mauron Jean-Daniel Wicht <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
2013-GC-41	Divers	Clôture de la session		

La séance est ouverte à 08 h 30.

**Présence** de 99 députés; absents: 11.

Sont absents avec justifications: M<sup>mes</sup> et MM. Sandra Lepori, François Ingold, Christian Clément, Jean-Daniel Schumacher, Pauline Robatel, Christophe Chardonnens, Pierre-André Grandgirard, Katharina Thalmann-Bolz, Thierry Steiert, Erika Schnyder et Anne Meyer Loetscher.

M<sup>me</sup> et MM. Sylvie Bonvin-Sansonnens, Didier Castella, Romain Collaud, Philippe Demierre et Jean-Pierre Siggen, conseillère et conseillers d'Etat, sont excusés.

## Divers 2013-GC-4 Communications

---

**Président du Grand Conseil.** Je vous rappelle ou vous informe que la visite de l'Hôtel cantonal se déroulera le mercredi 22 juin, lors de la session, suite de quoi aura lieu la sortie estivale du Grand Conseil. Cette visite est prévue de 8h30 à 10h00 afin que les député-e-s puissent se familiariser avec leur nouvel environnement et bien comprendre comment il fonctionne. La journée du 22 juin débutera donc par la visite de l'Hôtel cantonal et se poursuivra par la sortie du Grand Conseil où nous irons sur le sommet le plus haut accessible pour tous de ce canton, c'est-à-dire au sommet du Moléson. Le 22 juin, nous ne siégerons donc pas en la salle des fêtes de St-Léonard.

> Le Grand Conseil prend acte de ces communications.

---

## Rapport d'activité 2022-GC-54 Commission interparlementaire de contrôle de la Haute école spécialisée de Suisse occidentale (CIP HES-SO) (2021)

---

Rapporteur-e: **Berset Solange** (PS/SP, SC)  
Représentant-e du gouvernement: **Curty Olivier, Directeur de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle**  
Rapport/message: **01.03.2022** (BGC mai 2022, p. 1499)

---

### Discussion

**Berset Solange** (PS/SP, SC). Vous avez reçu le rapport de l'année 2021 concernant la commission interparlementaire de contrôle de la Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale. Ce rapport relate toutes les activités de la commission de contrôle de la HES-SO. La commission interparlementaire de contrôle a siégé à trois reprises durant l'année 2021 et il y a eu quatre ou cinq séances du Bureau.

La convention d'objectifs quadriennale formalise les missions et les objectifs de toutes les écoles HES-SO pour quatre ans. Elle définit donc les missions, les axes de développement et le plan financier. La convention est la référence pour le pilotage de la Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale. Cette convention est mise en œuvre au moyen de mandats de prestations entre le rectorat et chaque domaine d'étude, ainsi qu'entre le rectorat et chacune des hautes écoles. Le comité gouvernemental, formé des conseillers d'Etat de chacun des cantons, évolue et adapte le fonctionnement de la Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale. En juin 2020, le comité gouvernemental a mandaté une société afin d'établir un audit chargé du contrôle des objectifs stratégiques de la Haute Ecole et de leur réalisation. Ce rapport a été rendu en mars 2021. La commission interparlementaire a estimé être habilitée à faire aussi sa propre réflexion sur un tel rapport. Or, il a fallu plusieurs demandes et quelques mois afin que le rapport parvienne enfin aux membres de la commission interparlementaire.

Deux séances ont été organisées pour la collaboration entre les deux instances et pour que nous puissions discuter évidemment aussi bien de l'audit que des recommandations que cet audit faisait. Nous avons maintenant, grâce à une intense collaboration entre ces deux instances - le comité gouvernemental et la commission interparlementaire -, deux séances qui ont été faites afin que la communication soit en pleine transparence et surtout très ouverte. Je peux vous confirmer aujourd'hui que les relations sont très positives et permettent de poursuivre les missions des hautes écoles à entière satisfaction de toutes les parties. Il faut relever que cet audit a permis de constater que l'évaluation du travail et du rôle du rectorat est positive. Il est mentionné que "le rectorat a réussi à consolider la cohérence académique de la Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale en renforçant la position et la visibilité de cette structure au niveau national et international".

Sur le plan opérationnel, des pistes d'amélioration ont été énoncées et elles seront mises en œuvre par le rectorat. Actuellement, un projet de règlement d'application de la convention est en cours de rédaction. La commission interparlementaire a demandé à être intégrée au suivi de l'élaboration de ce règlement. L'audit propose également qu'un vice-recteur administratif ou qu'une vice-rectrice administrative soit nommé-e. La commission est intervenue auprès de l'ancienne présidente du comité gouvernemental afin que le comité étudie de plus près cette demande et nous transmette éventuellement un cahier des charges qui serait prévu pour cette tâche.

La HES-SO est une structure décentralisée dans tous les cantons romands et Berne, ce qui amène bien évidemment des coûts plus élevés. Au final, la création de la HES-SO résulte d'une volonté politique. Dans l'audit, il a aussi été relevé qu'il fallait

un besoin de clarification des ambitions communes et de l'avenir de la Haute Ecole. La commission insiste sur le fait que les hautes écoles bénéficient de subventions et de la reconnaissance des titres "Hautes Ecoles occidentales" délivrés. Elle invite les hautes écoles à poursuivre plus extensivement la mise en œuvre de stratégies collectives. Au final, la commission soutient la volonté initiale qui a conduit en 2013 déjà les cantons à fédérer les hautes écoles. La construction de la Haute Ecole est le résultat de négociations très complexes dont on peut être extrêmement fiers aujourd'hui.

Nous avons aussi beaucoup parlé durant cette année de la résolution Horizon Europe. Le Bureau avait pris la décision d'adresser une résolution au comité gouvernemental sur la problématique de l'exclusion de la Suisse au programme de recherche Horizon Europe. Elle a été adoptée à l'unanimité des 49 membres de la commission en séance du 28 juin 2021. Le comité gouvernemental a donné suite à cette résolution de la commission et a adressé un courrier à l'intention de M. Guy Parmelin, conseiller fédéral à la tête du département responsable. Dans sa réponse, M. Parmelin partage l'avis de la HES-SO, estimant que les mesures transitoires ne peuvent pas remplacer une association à Horizon Europe. Ces mesures transitoires ne parviennent pas à pallier les impacts directs et indirects sur le paysage suisse de la recherche et de l'innovation. Donc, une association au programme Horizon Europe dans les meilleurs délais reste l'objectif déclaré du Conseil fédéral, nous a-t-il répondu.

Concernant les finances, il faut relever que la contribution des cantons est identique au budget et aux comptes 2020. Les détails de la comptabilité analytique figurent dans le rapport. Je n'y reviens donc pas.

Le comité gouvernemental a également approuvé un nouveau modèle financier pour les années 2022-2024 avec la volonté d'avoir une plus grande stabilité pour les écoles à moyen terme. La HES-SO anticipe l'ouverture de nouvelles filières et c'est le comité gouvernemental qui approuve ces nouvelles formations. Actuellement, deux sont prévus, une en informatique et système de communication en Valais, et l'autre en informatique et gestion à Genève. La Haute Ecole Arc Neuchâtel envisage une formation en physiothérapie dès 2023.

Il y a dans le rapport encore d'autres éléments, notamment tout ce que la HES-SO a mis en place pour pallier les difficultés dues au Covid notamment, mais je vous laisse en prendre connaissance.

Je termine en remerciant mes anciens collègues de la commission interparlementaire Fribourg, ainsi que les nouveaux qui sont entrés maintenant en fonction. Je remercie notre Conseil d'Etat pour son investissement au niveau du comité gouvernemental ainsi que le directeur de la Haute Ecole Fribourg pour leur soutien et leur engagement.

**Curty Olivier, Directeur de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle.** Ich danke vorerst der Vorsteherin der Freiburger Delegation bei der interparlamentarischen Aufsichtskommission für ihren Bericht. Es wurde gesagt: Dieser präsentiert unter anderem auch die Ergebnisse des Audits, das von der Firma *econcept* durchgeführt wurde.

Je tiens quand même à le répéter : le Bureau E-Concept est arrivé à la conclusion que "la HES-SO est une haute école performante qui bénéficie d'un bon fonctionnement" et que "le rectorat remplit sa mission conformément aux principes posés dans la convention intercantonale". Je ne peux que m'en réjouir.

E-Concept relève également que le cadre stratégique et politique qui s'applique à la HES-SO mériterait d'être clarifié afin de permettre aussi son épanouissement à long terme. Si le choix de poursuivre la voie empruntée - soit le scénario 1 présenté par E-Concept - s'est très rapidement imposé à l'unanimité pour le comité gouvernemental, il lui est apparu nécessaire de prendre le temps de la réflexion sur les recommandations à mettre en œuvre, cela évidemment afin d'aboutir le plus solidement et rapidement possible à l'efficacité souhaitée et à la clarification des ambitions communes. C'est pour cela qu'il y a consacré entièrement sa séance de septembre 2021 avant de transmettre à la fois le rapport et sa propre conclusion à la commission.

Das Ziel war es, den gemeinsamen Willen zu bekräftigen, die HES-SO zu einer noch leistungsfähigeren Fachhochschule zu machen. Dieser Wunsch wird von allen sechs Mitgliedern des Regierungsausschusses getragen. Eine der Empfehlungen, die er umsetzen will, ist es deshalb, ein Ausführungsreglement aufzustellen. Diese Aufgabe erweist sich als komplex und zeigt, dass Klärungen dringend nötig sind.

Lors de la séance de juin, le comité gouvernemental devrait donc arrêter les principes de ce règlement d'application et les travaux devraient pouvoir se poursuivre selon une approche thématique pour les questions didactiques, pédagogiques, financières et autres.

Le comité gouvernemental s'est également déjà engagé à informer régulièrement la commission de l'avancée de ses travaux.

Dieses Vorgehen folgt nicht einfach einer Verfahrenslogik. Es ist vielmehr notwendig, um sicherzustellen, dass das Reglement ein nützliches Werkzeug für die Fachhochschule wird.

Je partage évidemment aussi les préoccupations de la commission quant à la non-adhésion de la Suisse au programme de recherche et d'échange européen et la remercie pour la résolution qu'elle a déposée. Celle-ci nous a permis de sensibiliser

une première fois notre ministre fédéral sous le sceau de la HES-SO. Le comité gouvernemental a l'intention d'aller aussi plus loin en adressant au Conseil fédéral une lettre ouverte signée par les représentants des sept cantons membres.

Und ich nutze persönlich jede Gelegenheit, um auf die Sorgen und die Ungeduld hinzuweisen, die uns auch im Vorstand der Konferenz der kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren und der Konferenz der Kantonsregierungen bewegen.

Was die Finanzen betrifft, freue ich mich darüber, dass das neue Finanzmodell die angestrebte Stabilität und vor allem Vorhersehbarkeit bietet.

Le positionnement de la HES-SO au niveau national est solide. Nous devons rester attentifs à maintenir son attractivité, notamment dans certaines filières parfois pénalisées par une pénurie de personnel. Cela impose de tenir compte de plusieurs paramètres, notamment démographique, linguistique, financier, ou encore de formation professionnelle.

Enfin, 2021 aura encore été marqué par la crise Covid et la HES-SO a continué à assurer une offre de formation de qualité malgré des conditions extraordinaires. D'une manière générale, je salue donc la volonté de tirer les leçons des expériences vécues et de les intégrer dans la pratique future. Je relèverai ici encore une fois que l'entente au sein du comité gouvernemental reste toujours très bonne. Une nouvelle présidence devrait être nommée à notre séance de juin pour remplacer M<sup>me</sup> Amarelle. La représentation vaudoise n'est d'ailleurs pas encore connue.

Finally, la collaboration avec les instances dirigeantes de la HES-SO, et avec M<sup>me</sup> la Rectrice en particulier, que je félicite au passage pour son élection à la présidence de la chambre des HES de swissuniversities, a également été très bonne.

Und ich danke mit diesen Worten der interparlamentarischen Aufsichtskommission für ihr Vertrauen.

**Pauchard Marc** (*Le Centre/Die Mitte, VE*). Rapporteur du groupe le Centre, je suis membre de la commission interparlementaire HES-SO.

Je ne vais pas reprendre les points énumérés par M<sup>me</sup> la Présidente de ladite commission, qui a bien relaté les faits et les éléments de ce rapport. J'aimerais malgré tout insister sur les points suivants que j'estime important à relever.

La nomination de M<sup>me</sup> Luciana Vaccaro, rectrice, comme présidente de la Chambre des hautes écoles spécialisées de swissuniversities, est l'aboutissement d'un travail important et d'une grande visibilité pour la HES-SO. C'est la première fois que cette présidence nationale revient à une personnalité romande, et qui plus est à une femme. Son mandat va durer quatre ans, donc jusqu'en 2025.

Le deuxième point concerne les objectifs stratégiques de ces écoles. Les suspicions de dysfonctionnement sur l'organisation et les prestations du rectorat ont été émises principalement pour le canton de Vaud. Pour ces raisons, un rapport d'audit a été demandé. Ce rapport arrive à la conclusion que la HES-SO est au bénéfice d'un bon fonctionnement et remplit sa mission conformément à la convention intercantonale. Il mentionne toutefois qu'une clarification sur le cadre stratégique et politique mériterait d'être faite. Des recommandations ont été émises dans ce rapport, recommandations que le comité gouvernemental a déjà mises en œuvre. Les conséquences seront à observer ces prochaines années. Je profite de ce point pour vous informer que la présidence du comité gouvernemental a été assurée avec brio par notre conseiller d'Etat ces deux dernières années. Il a réussi à mettre un tant soit peu d'ordre dans la gouvernance. Qu'il en soit remercié.

Le troisième point concerne la résolution Horizon Europe. C'est un réel problème : elle exclut la Suisse du plus grand réseau de recherche européen. La CIP demande au conseil gouvernemental d'intervenir fermement auprès du Conseil fédéral pour qu'il reprenne rapidement toutes les mesures utiles afin de retrouver cette association dans les plus brefs délais ainsi que la pleine adhésion au programme Erasmus+. Pour information, la HES-SO a participé en 2020 à 41 projets de recherche appliquée et a pu retirer ainsi plus de 18 millions de francs de retour de la part des pays européens.

Le dernier point à relever a trait à un bémol qui n'est pas relaté dans ce rapport. Il s'agit de la baisse du nombre d'étudiants dans les hautes écoles spécialisées à Fribourg. Comme le mentionne le rapport pour 2020-2021, une augmentation de 2% a été constatée au niveau de la HES-SO alors que les quatre HES du canton de Fribourg ont constaté une baisse du nombre d'inscriptions. J'espère que les directions vont prendre les mesures nécessaires pour promouvoir nos HES, principalement dans les cantons germanophones. En effet, plusieurs filières sont bilingues, argument important pour attirer de nouveaux étudiants. Cet élément devra être suivi de près dans les années à venir. Durant cette session, on nous a informés à de nombreuses reprises que des projets de digitalisation ou de construction ont été reportés par manque de ressources. C'est bien dans nos écoles que sont formés les chefs de projet pour la rénovation ou la construction de bâtiments ainsi que les développeurs et ingénieurs dont le SITel a cruellement besoin. Je profite de rappeler au Gouvernement, ainsi qu'à tous nos chefs d'entreprises, que nos étudiants sont à disposition pour des mandats, aussi bien dans les domaines de la technique, de la santé et du social. Chaque mandat de prestations que nos étudiants réalisent sont autant de fonds qui ne proviendront pas des deniers publics.

Pour terminer, je remercie les différentes personnes qui ont œuvré à la rédaction de ce rapport complet.

Le groupe le Centre prend acte de ce rapport et l'accepte sans questions.

**Esseiva Catherine** (PLR/PVL/FDP/GLP, LA). Mon lien d'intérêt : je suis membre de la commission CIP HES-SO. Je parle en mon nom.

J'aimerais simplement relever l'importance de la HES pour la formation au sein de notre canton. J'aimerais également relever la bonne organisation et la bonne collaboration intercantonale. Les capacités et le potentiel de nos HES permettent des projets ambitieux. La direction générale s'engage dans la mise en place d'actions communes pour amener les jeunes à découvrir ces domaines, par exemple à l'image du projet annuel ADOpreneurs en coordination avec CCIF, notamment. Ces actions dynamisent et promeuvent la formation et sont à féliciter.

Pour information, nous avons visité récemment le chantier du laboratoire de chimie. Son extension confirme les besoins et le succès des hautes écoles notamment. Je félicite et remercie nos instances.

**Berset Solange** (PS/SP, SC). Merci à mes collègues de la commission qui sont intervenus. Effectivement, comme nous l'avons dit, concernant le fait de ne plus pouvoir participer pleinement au programme Horizon Europe, le SEFRI nous a répondu qu'il s'investit actuellement beaucoup pour que la Suisse redevienne pleinement associée dans le but de retrouver ces collaborations qui sont si importantes pour le développement de nos écoles. Ensuite, il est vrai également que la rectrice de la HES-SO est très impliquée dans tout le développement des écoles. Elle figure dans différentes instances, ce qui nous réjouit particulièrement puisque cela donne une grande visibilité à la HES de Suisse occidentale, qui a plus de vingt mille jeunes en formation et qui est la plus grande haute école de Suisse.

Je voulais vous donner encore une information : pas plus tard que hier après-midi, les membres de la commission interparlementaire fribourgeoise ont tenu une séance conjointe avec tous les acteurs de la HES-SO, c'est-à-dire M. le Conseiller d'Etat Olivier Curty, le directeur de la Haute Ecole Jacques Genoud et Anne Wicht, collaboratrice à la DEEF. Cela a permis aux nouveaux membres de la CIP d'avoir une vision globale du fonctionnement de notre Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale ainsi que de nos quatre hautes écoles fribourgeoises.

> Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

## Décret 2022-DAEC-24

### Décret relatif à l'octroi d'une subvention au projet « Protection contre les crues et revitalisation de la Burstera et du Rohrmoos », sur le territoire de la commune de Planfayon

---

Rapporteur-e:	<b>Wicht Jean-Daniel</b> (PLR/PVL/FDP/GLP, SC)
Représentant-e du gouvernement:	<b>Steiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement</b>
Rapport/message:	<b>15.03.2022</b> (BGC mai 2022, p. 1455)
Préavis de la commission:	<b>08.04.2022</b> (BGC mai 2022, p. 1463)

---

#### Entrée en matière

**Wicht Jean-Daniel** (PLR/PVL/FDP/GLP, SC). La Commission des routes et cours d'eau a traité cet objet en date du 8 avril dernier. Elle a apprécié la qualité des documents soumis à notre analyse et les informations pertinentes qui nous ont été données par les différentes personnes du Service de l'environnement et par M. le Commissaire du Gouvernement.

Deux jours auparavant, la Commission a effectué une vision locale à Schwarzsee qui lui a permis de se rendre compte du volume des travaux et surtout de la nécessité de cette protection contre les crues pour la Burstera, ce ruisseau de montage se jetant dans la Singine froide qui traverse le marais du Rohrmoos. Cette protection est vitale et urgente pour les familles de la commune qui habitent à proximité. Avec le réchauffement climatique, nous devons nous attendre à des événements toujours plus importants qui pourraient entraîner, si on ne fait rien, la mort de personnes. Lors de cette vision locale, nous avons été informés que la commune, maître d'ouvrage, a entrepris des travaux urgents avec l'aval du Conseil d'Etat.

Je tiens à remercier le chef de la Section des lacs et cours d'eau, M. Fahrni, qui nous a accompagné lors de cette visite, ainsi que le chef de projet, M. Nigg. Une vision locale particulièrement intéressante durant laquelle la Commission a pu se rendre compte de l'importance et de la nécessité de ce projet. La Commission avait également invité le syndic de la commune de Planfayon, notre collègue député Daniel Bürdel, qui nous a présenté les enjeux de ce projet pour sa commune, un projet

dont les études ont démarré depuis de nombreuses années déjà. Merci à vous, Messieurs, pour vos précieuses informations et le temps que vous nous avez consacré.

Concrètement, lorsque nous nous rendons à Schwarzsee, juste avant d'y arriver, nous passons à côté du Rohrmoos à droite de la route cantonale, un marais d'importance nationale qui reçoit l'eau de la Singine froide et également de trois ruisseaux de montagne. Il est situé sur la route d'oiseaux migrateurs et est colonisé par une famille de castors, quelques troncs d'arbres rongés comme des pommes attestant de sa présence. Les orages d'été ont déjà créé de nombreuses inondations dans les habitations alentour. Le but du projet est de limiter les dégâts et de protéger la population contre les crues, ainsi que de profiter de ces travaux pour freiner les charriages de matériaux et revitaliser les différents cours d'eau et le marais.

Sur le plan financier, le coût de ces travaux avoisine les 3 millions de francs, dont 2 750 000 frs sont subventionnables. La part du canton, 45% au maximum, s'élèverait donc à 1 237 500 frs. La Confédération octroie quant à elle une subvention de 35%. Les subventions cantonales et fédérales ne devant pas dépasser au total le 80% des coûts totaux subventionnables, le reste est à la charge de la commune de Planfayon et des propriétaires fonciers bordiers.

Comme déjà dit en introduction, des travaux urgents sont déjà en cours afin de contenir les prochains orages de cet été. A l'issue des débats, la Commission des routes et cours d'eau a accepté à l'unanimité des député-e-s présent-e-s le projet de décret pour l'octroi d'une subvention maximale de 1 237 500 frs, montant crédité à la commune de Planfayon. La Commission des routes et cours d'eau vous prie de suivre cet avis.

**Steiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement.**

Wie Sie wissen, beginnt die warme Sense ihren Abfluss am Schwarzsee, deshalb ist sie warm und nicht kalt. Bis zu ihrem Zusammenfluss ist sie ein eigentlicher Wildbach. Sie hat ausserordentlich unregelmässige Wassermengen und das wird mit der Klimaerwärmung nicht besser. Wir müssen für dieses Gewässer wie für zahlreiche andere Gewässer im Kanton davon ausgehen, dass nicht unbedingt die Gesamtwassermenge übers Jahr aber die Verteilung der Wassermengen über die Monate immer stärker variieren wird, was heisst, dass die Spitzenmengen grösser werden, dass die Gefahren grösser werden und dass die Arbeiten zur Vorbeugung dieser Gefahren bedeutender werden. Das hat definitiv Auswirkungen auf die Kosten für das Staatsbudget.

Wenn man ins Detail geht: Das Tal zwischen dem Schwyberg und dem Ettenberg ist relativ eng, es weitet sich auf seinen letzten Kilometern vor dem Schwarzsee auf und der Mensch hat diesen Talboden in den letzten 20 bis 30 Jahren deutlich besiedelt. Wir haben Quartiere entlang der verschiedenen Bäche, nicht nur entlang der warmen Sense, sondern auch der Zuläufe, wo bei Hochwasserereignissen ein erhebliches Schadenpotential besteht. Wir haben gleichzeitig eine sehr reiche Natur, das Romoos, ein Flachmoos und Amphibienleichengebiet von nationaler Bedeutung, wo wir auch arbeiten und Verantwortungen haben für den Erhalt der ökologischen Substanz. Es gibt also zwei Bereiche, die wir mit diesem Projekt angehen müssen. Das eine ist der Schutz vor Hochwasser und das andere ist der Schutz von wertvollen Regionen und von einer wertvollen Naturlandschaft.

Wir haben mit dem Projekt drei wesentliche Ziele: der Schutz dieser Einzelgebäude, zum Teil auch von Strassen und weiteren Infrastrukturen vor sogenannten "50-jährlichen Ereignissen". Das sind die Ereignisse, die statistisch alle 50 Jahre auftreten. Wir haben derer immer mehr, das heisst, "50-jährliche Ereignisse" werden mit der Klimaerwärmung immer bald zu 40- und irgendwann einmal zu 30-jährlichen Ereignissen, was unsere Verantwortung und die Notwendigkeit zu handeln, erhöht.

Wir haben den Schutz von bewohnten und eingezonten Siedlungen vor 100-jährigen Ereignissen und wir haben

**Brodard Claude (PLR/PVL/FDP/GLP, SC).** Je vous informe que la Commission des finances et de gestion a traité ce dossier le 11 avril 2022. Ce dossier vient de vous être présenté de façon très correcte par M. le Conseiller d'Etat et M. le Président de la Commission des routes et cours d'eau. Je n'y reviens donc pas.

Je vous confirme qu'à l'unanimité de ses membres, la CFG soutient sous l'angle financier les subventions de l'ordre de 1 237 500 frs s'agissant du canton, et de 962 500 frs pour celle de la Confédération.

**Bürdel Daniel (Le Centre/Die Mitte, SE).** Meine Interessenbindungen: Ich bin Amman der Gemeinde Plaffeien, auf deren Gebiet das Projekt realisiert wird.

Unser Voralpengebiet wird leider regelmässig von grossen Unwettern heimgesucht, bei welchen jeweils grosse Schäden entstehen können. Ich erinnere hier als Beispiel nur an das Jahr 1997, als der Riggisalpbach unter anderem auch die Kirche Schwarzsee überschwemmte. Leider müssen wir feststellen, dass in den letzten Jahren die Häufigkeit von Unwettern stark zugenommen hat. Letztes Jahr hatten wir das grosse Hagelwetter am 20. Juni in der Region Schwarzsee, Zollhaus, Sangernboden, eine Woche später war dann das Greyerzgebiet ebenfalls von einem starken Hagelwetter betroffen. Hochwasserschutzmassnahmen, wie das heute behandelte Projekt Burstera - Rohrmoos, werden uns sicher in Zukunft noch mehrere beschäftigen und unterbreitet werden.

Die Siedlungen Burstera und Chretza wurden in den letzten Jahren in regelmässigen Abständen durch die warme Sense und den Bursterabach überflutet. Die Gemeinde Plaffeien hat bereits im Jahre 2000 an der Gemeindeversammlung einen ersten Kredit bewilligt für die Umsetzung der Schutzmassnahmen. In den letzten 20 Jahren wurde das Projekt dann mehrmals überarbeitet und vor allem stark ausgeweitet, konnte aber bis jetzt nie angegangen werden. Heute sprechen wir von einem Kreditrahmen von 3 Millionen Franken für den Hochwasserschutz und die Renaturalisierung des Gebietes. Die lokale Bevölkerung wartet seit Jahren auf die Umsetzung der Massnahmen und musste immer wieder vertröstet werden. Die Gemeinde Plaffeien hat deshalb beschlossen, für die Behebung der grössten Gefahren eine vorzeitige Baubewilligung einzuholen und ohne vorliegende Zusicherung der heute zu beschliessenden Subventionen die Arbeiten im Bereich Burstera umzusetzen. Diese dringlichen Arbeiten wurden bewilligt und werden per Ende dieses Monats grösstenteils umgesetzt sein. Ein Unwetterschutz ist für die anstehende Gewittersaison für das Quartier Burstera somit bereits gewährleistet.

Mit der Zustimmung zu diesem Dekret werden Bundessubventionen von 35 Prozent und kantonale Subventionen von 45 Prozent gewährt, das sind insgesamt 80 Prozent. Es verbleiben Restkosten von 800 000 Franken zulasten der Gemeinde und der betroffenen Grundeigentümer. Der Kanton Freiburg hat ein Finanzgesetz, welches einen Höchstsubventionierungssatz von 80 Prozent zulässt. Dies ist aus meiner Sicht bei Projekten im Bereich Naturgefahren, Überschwemmungen und auch Renaturalisierungen ein zu tiefer Satz, der teilweise Projekte verzögert oder gar verhindert, da die Restkosten für Gemeinden und Betroffene häufig sehr bedeutend sind. Hier müssen wir im Kanton Freiburg über die Bücher und eine Erhöhung wie in anderen Kantonen in Betracht ziehen. Es gibt Kantone, die bis 95 Prozent Subventionen gewährleisten.

Es gibt Projekte, die heute durch den Bund quasi alleine subventioniert sind und wo der Kanton stark profitiert und mit dem aktuellen Satz von 80 Prozent sehr gut wegkommt. Bern und Waadt kennen keine ähnlichen Regelungen, und es scheint mir wirklich an der Zeit, dass wir das hier in unserem Kanton überarbeiten. Ich begrüsse daher die Ankündigung von Herr Staatsrat Steiert sehr, in Vernehmlassung zu geben, die 90 Prozent Subventionierung für derartige Projekte anzuvisieren. Schade, dass es für das Projekt Burstera - Rohrmoos wahrscheinlich noch nicht möglich sein wird, davon zu profitieren.

Ich möchte an dieser Stelle allen Grossrätinnen und Grossräten danken, die diesem Dekret zustimmen und die Subventionierung im Rahmen von 1,2 Millionen Franken durch den Kanton Freiburg genehmigen werden.

**Hayoz-Helfer Regula** (*VEA/GB, SE*). Ich spreche für die Fraktion Grünes Bündnis und habe keine Interessenbindungen.

Die Fraktion Grünes Bündnis hat den Dekretsentwurf über einen Beitrag an das Projekt Hochwasserschutz und Revitalisierung Burstera - Rohrmoos studiert und stimmt diesem einstimmig zu. Mit den baulichen Massnahmen sollen die Quartiere Burstera und Chretza vor 50-jährlichen und 100-jährlichen Ereignissen in Sachen Hochwasser und Murgänge geschützt werden.

Schaut man die Hochwassersituation der letzten Jahre in dieser Region an, so stellt man fest, dass sich diese häufen: 2006, 2020, 2021. Die Risiken, wie heute schon mehrmals betont wurde, der Hochwasser und Murgänge nehmen immer mehr zu. Starke Gewitter mit viel Niederschlag machen nicht nur der Schwarzseeregion immer häufiger zu schaffen. Ich denke, dass ich nicht erklären muss, weshalb sich diese Wetterextreme häufen. Gerade in den voralpinen Gebieten werden wir in Zukunft vermehrt mit Extremwetter und Murgängen rechnen müssen. Es ist sehr sinnvoll, mit baulichen Massnahmen die Bevölkerung zu schützen. Noch effektiver wäre es aber, das Problem bei den Wurzeln zu packen und dem Klimaschutz genügend Aufmerksamkeit und Ressourcen zur Verfügung zu stellen, damit 50-jährliche Ereignisse auch 50-jährlich bleiben.

Mit dem Hochwasserschutz werden gleichzeitig der Bursterabach und das Rohrmoos revitalisiert und aufgewertet. Dies begrüssen wir auch sehr. In zukünftigen Hochwasserschutzprojekten muss die Revitalisierung und die Förderung der Biodiversität einen besonderen Status haben. Mit dieser Revitalisierung ist auch ein Steg in das Naturschutzgebiet Rohrmoos hinein geplant. Dieser bietet eine gute Möglichkeit, das Verständnis für die Natur in der Bevölkerung zu fördern. Denn nur, was der Mensch kennt, ist er auch gewillt zu schützen.

**Aebischer Eliane** (*PS/SP, SE*). Meine Interessenbindung: Ich bin Mitglied der Kommission für Strasse- und Wasserbau.

Ich halte mich kurz, das Projekt wurde uns bereits umfassend vorgestellt. Es ist absolut notwendig, dieses Projekt zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner schnellstmöglich zu realisieren. Uns freut aber auch, dass nicht nur die angrenzenden Quartiere geschützt werden, sondern dass mit diversen ökologischen Begleitmassnahmen auch ein Augenmerk auf die wertvollen Lebensräume von Tieren und Pflanzen geworfen wird. Das Rohrmoos als national geschütztes Biotop erhält ein Update, was für die Artenvielfalt und Biodiversität ein grosser Mehrwert bedeutet.

Die Fraktion der Sozialdemokratischen Partei unterstützt das Dekret zum Projekt einstimmig, lädt Sie ein, dasselbe zu tun und freut sich zudem, auf dem neu errichteten Holzsteg schon bald Naturschutzbeobachtungen zu geniessen.

**Julmy Markus** (*Le Centre/Die Mitte, SE*). Ich spreche im Namen der Fraktion Die Mitte. Meine Interessenbindungen: Ich bin Mitglied der Strassen- und Wasserkommission und als stolzer Sensler zumindest indirekt betroffen.

Um was geht es? Es geht um einen lieblichen Fluss, der im Schwarzsee entspringt und auf seinem Weg an einer grossen Zahl von Bächen vorbeifliesst, deren Wasser mitnimmt und sich im Zollhaus mit der kalten Sense vereint. Dieser liebliche Fluss ist jedoch nur so lange lieblich, wie es das Wetter auch ist. Bei Unwettern und bei grossen Wassermassen wird sehr viel Geschiebe mittransportiert, das dann die Seitenbäche, welche ebenfalls sehr viel Geröll und Steine führen, daran hindert, in nützlicher Frist abzufließen. Das Resultat sind regelmässige Überschwemmungen der Quartiere Burstera und Chretza. Eine grosse Zahl der dortigen Wohnhäuser sind ebenfalls murganggefährdet.

Das anstehende Projekt beabsichtigt, die Quartiere zu schützen und das vorhandene Flachmoor sowie das Amphibienlaichgebiet ökologisch durch vielfältige Revitalisierungsmassnahmen aufzuwerten. Die verschiedenen vorgesehenen Massnahmen dienen dem Schutz vor 50-jährlichen bis hin zu 300-jährlichen Unwetterereignissen. Durch diverse bauliche Massnahmen wie Dämme und Umleitungen werden die Flussläufe sicher gemacht und teilweise neu angelegt. Ebenfalls wird eine Zufahrtsbrücke neu erstellt, welche verhindern soll, dass sich das Geschiebe vor ihr staut. Fauna und Flora werden mit diversen Massnahmen wie Hecken, Totholz etc. berücksichtigt. Alle Bauwerke in den Gewässern werden so erstellt, dass sie von den Fischen problemlos passiert werden können.

Die Strassen- und Wasserkommission konnte sich anhand einer Begehung ein genaues Bild der Situation machen. Sehr präzise wurde durch die zuständigen Stellen vor Ort erklärt, was die Massnahmen bringen und wie diese ausgeführt werden. An dieser Stelle einen herzlichen Dank, dass wir diese Besichtigung vor Ort durchführen konnten.

Über die Kosten wurde bereits ausführlich berichtet. Gerne hebe ich nochmals hervor, dass sich auch die Gemeinde Plaffeien und die Anwohner und Anstösser mit ca. 800 000 Franken am Projekt beteiligen. Eine Ablehnung dieses Dekretes würde in einem erneuten Schadenfall im Ausmass der letzten beiden Jahre weitaus höhere Kosten verursachen, ja zum Teil sogar Menschenleben aufs Spiel setzen.

Die Strassen- und Wasserkommission hat das Dekret in seiner Kommission behandelt und diesem einstimmig zugestimmt. Auch der Staatsrat unterstützt dieses Dekret. Die Fraktion Die Mitte unterstützt dies ebenfalls einstimmig und lädt Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, ein, dasselbe zu tun.

**Glasson Benoît** (PLR/PVL/FDP/GLP, GR). Le projet de protection contre les crues et de revitalisation par la commune de Planfayon a pour but la protection des habitations, des routes, et l'amélioration de la zone humide du marais d'importance nationale.

Bien que quelques habitations n'auraient jamais dû voir le jour dans cette zone, d'autres sont là depuis bien longtemps et ont besoin d'une protection contre les crues devenant plus fréquentes et plus conséquentes avec le dérèglement climatique. Ces protections d'immeubles et de routes seront réalisées à l'aide de digues et d'enrochements. A certains endroits, le lit du cours d'eau sera élargi pour retenir les laves torrentielles, et à d'autres endroits, le lit du ruisseau sera abaissé ou déplacé pour empêcher un débordement. L'ensemble du périmètre sera valorisé par des plantations de haies, la pose de bois mort dans les cours d'eau ou la création de prairies fleuries le long des berges afin de ne pas modifier le paysage actuel.

La valorisation écologique sera faite par le démantèlement d'une partie du remblais sur le marais et une plateforme en bois d'environ 50 mètres de long sera construite, permettant aux visiteurs d'observer comment la nature est protégée et de mieux comprendre le patrimoine naturel existant.

Les coûts globaux sont de 2 957 000 frs au total, dont 2 750 000 frs subventionnables. Après déduction de la subvention de la Confédération, celle du canton s'élèvera à 1 237 500 frs.

Le groupe Libéral-Radical et Verts-Libéraux soutient ce décret de subvention et vous demande d'en faire de même.

**Fahrni Marc** (UDC/SVP, VE). Je suis membre de la Commission des routes et cours d'eau et je m'exprime au nom du groupe de l'Union démocratique du centre.

Dans le cadre de ce décret "Protection contre les crues et revitalisation de la Burstera et du Rohrmoos sur le territoire de la commune de Planfayon", il faut dans un premier temps préciser la planification escomptée par le canton. Il y a dans notre canton 3766 kilomètres de cours d'eau. 800 kilomètres ont été fortement aménagés ou mis sous terre. Durant les dix prochaines années, 30 kilomètres de revitalisation sont planifiés, soit 3 kilomètres par année. Par rapport à cette planification, nous accusons un retard, surtout dû à la complexité de ce genre de projets ou au nombre incroyable de paramètres qui sont à élucider pour arriver à une autorisation. Les problèmes rencontrés sont souvent dus aux mêmes causes : densification urbaine, accélération des crues et des laves torrentielles. Les secteurs précités ont subi ces dernières années plusieurs inondations. Le canton se doit d'entrer en matière afin d'éviter ces catastrophes naturelles, surtout quand on imagine les dégâts et les démarches qu'engendre ce genre de phénomènes.

Un site d'importance nationale, le bas-marais, est voisin de ce secteur inondable. Vous avez pu vous en rendre compte sur les documents mis à disposition afin de pouvoir vous faire une idée concrète sur le décret. Le bas-marais et la revitalisation sont



des ouvrages tout à fait compatibles. La Commission des routes et cours d'eau a pu se pencher particulièrement sur ce projet et est unanime sur son entrée en matière. Une étude complète dure en moyenne entre cinq et dix ans. Les points principaux à fournir sont de réformer les cours d'eau correspondant à une hydrographie capable d'absorber les volumes maximaux, de combler les déficits sécuritaires, de combler les déficits écologiques, de régler les problèmes d'emprise sur les terrains privés et bien sûr publics, et de valider les budgets afin de pouvoir effectuer les travaux. Dans le cas présent, une commission réunissant toutes les parties concernées a réussi à mener à bien le projet afin d'obtenir les autorisations. Un budget de presque 3 millions est nécessaire à son exécution. 80% sont couverts par des subventions fédérales et cantonales. Je ne vais pas repréciser les montants qui ont été cités plusieurs fois.

En ce qui concerne les subventions fédérales et cantonales, le groupe de l'Union démocratique du centre encourage à l'unanimité l'acceptation de ce montant.

**Wicht Jean-Daniel** (PLR/PVL/FDP/GLP, SC). Je remercie tous les groupes qui se sont exprimés de soutenir visiblement à l'unanimité ce projet. Je n'ai pas entendu de questions particulières.

**Stiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement.** Ich habe wenig hinzuzufügen. Es wurden insbesondere zwei Sachen hervorgehoben. Die Frage des Subventionssatzes, wie bereits angekündigt, wurde von Grossrat Bündel noch einmal erwähnt. Die Vernehmlassung startet soeben, das heisst, wir werden in den nächsten Monaten ausloten können, was die Positionen sind zu diesem höheren Finanzierungsschlüssel von maximal 90 Prozent. Der Staatsrat ist der Meinung, er könne damit die Ziele für die Revitalisierungen verschiedenster Gewässer im Kanton beschleunigen - rückwirkend wird das natürlich etwas schwierig sein, deshalb haben Sie das auch nicht formal begehrt, besten Dank.

Das Zweite ist die Bemerkung von Grossrätin Hayoz-Helfer zur Biodiversität. Es ist so und das gehört zu diesem Bereich der Klimapolitik: Es geht einerseits darum, Vorsorge zu treffen gegen die Folgen der unregelmässigen Gewässermengen, andererseits geht es auch darum, mit der Biodiversität dazu beizutragen, dass die Folgen dieser höheren Wassermengen vermindert werden können. Die Biodiversität hat durchaus auch funktionale Vorteile für die Sicherheit der Menschen - natürlich hat sie auch zahlreiche andere Vorteile. Es ist vorgesehen, dass dieses Element in die verschiedenen Projekte eingebaut wird, die beim Umweltamt im Gang sind.

> L'entrée en matière n'étant pas combattue, il est passé directement à la lecture des articles.

## Lecture des articles

I. Acte principal : Décret relatif à l'octroi d'une subvention au projet « Protection contre les crues et revitalisation de la Burstera et du Rohrmoos », sur le territoire de la commune de Planfayon

### Art. 1

**Wicht Jean-Daniel** (PLR/PVL/FDP/GLP, SC). L'article 1 précise que la demande de subventionnement cantonal et fédéral du projet de protection contre les crues a été adressée par la commune de Planfayon et est approuvée.

> Adopté selon la version initiale du Conseil d'Etat.

### Art. 2

**Wicht Jean-Daniel** (PLR/PVL/FDP/GLP, SC). L'article 2 précise tous les calculs de la subvention qui, pour le canton, sera d'un maximum de 1 237 500 frs.

> Adopté selon la version initiale du Conseil d'Etat.

### Art. 3

**Wicht Jean-Daniel** (PLR/PVL/FDP/GLP, SC). L'article 3 précise que la commune, en acceptant les subventions, s'engage à maintenir les ouvrages en bon état. C'était une discussion que nous avons eu dans le cadre de la Commission avec le Service de l'environnement, qui se charge de contrôler l'entier des cours d'eau du canton régulièrement.

> Adopté selon la version initiale du Conseil d'Etat.

## II. Modifications accessoires

> Adoptées selon la version initiale du Conseil d'Etat.

## III. Abrogations accessoires

> Adoptées selon la version initiale du Conseil d'Etat.

#### IV. Clauses finales

**Wicht Jean-Daniel** (PLR/PVL/FDP/GLP, SC). Ce décret n'est pas soumis au référendum financier. Il entrera donc en vigueur dès sa promulgation.

> Adoptées selon la version initiale du Conseil d'Etat.

#### Titre et préambule

> Adoptés selon la version initiale du Conseil d'Etat.

> La lecture des articles est ainsi terminée. Il est passé au vote final.

#### Vote final

> Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, sans modification, par 90 voix contre 1. Il n'y a aucune abstention.

#### *Ont voté oui:*

Roulin Daphné (GL,VEA / GB), Vuilleumier Julien (FV,VEA / GB), Baeriswyl Laurent (SE,Le Centre / Die Mitte), Remy-Ruffieux Annick (GR,Le Centre / Die Mitte), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC / SVP), Zermatten Estelle (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Berset Alexandre (SC,VEA / GB), Freiburghaus Andreas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Kaltenrieder André (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Mäder-Brülhart Bernadette (SE,VEA / GB), Morel Bertrand (SC,Le Centre / Die Mitte), Brodard Claude (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Hayoz Helfer Regula (LA,VEA / GB), Mesot Roland (VE,UDC / SVP), Clément Bruno (GR,VEA / GB), Schwaller-Merkle Esther (SE,Le Centre / Die Mitte), Baschung Carole (LA,Le Centre / Die Mitte), Menoud-Baldi Luana (GL,Le Centre / Die Mitte), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Pasquier Nicolas (GR,VEA / GB), Morand Jacques (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Senti Julia (LA,PS / SP), Schmid Ralph Alexander (LA,VEA / GB), Bürdel Daniel (SE,Le Centre / Die Mitte), Stöckli Markus (SE,VEA / GB), Kolly Nicolas (SC,UDC / SVP), Emonet Gaétan (VE,PS / SP), Vial Pierre (VE,PS / SP), Rey Benoît (FV,VEA / GB), Jaquier Armand (GL,PS / SP), Repond Brice (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Sudan Stéphane (GR,Le Centre / Die Mitte), Tritten Sophie (SC,VEA / GB), Dafflon Hubert (SC,Le Centre / Die Mitte), Lauber Pascal (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Dietrich Laurent (FV,Le Centre / Die Mitte), Berset Christel (FV,PS / SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS / SP), Raetzo Tina (BR,VEA / GB), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS / SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Riedo Bruno (SE,UDC / SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC / SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC / SVP), Cotting Charly (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Esseiva Catherine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Collomb Eric (BR,Le Centre / Die Mitte), Galley Nicolas (SC,UDC / SVP), Levrat Marie (GR,PS / SP), Doutaz Jean-Pierre (GR,Le Centre / Die Mitte), Marmier Bruno (SC,VEA / GB), Peiry Stéphane (FV,UDC / SVP), Dupré Lucas (GL,UDC / SVP), Aebischer Eliane (SE,PS / SP), Bonny David (SC,PS / SP), Raetzo Carole (BR,VEA / GB), Bapst Pierre-Alain (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Julmy Markus (SE,Le Centre / Die Mitte), Zamofing Dominique (SC,Le Centre / Die Mitte), Papaux David (FV,UDC / SVP), Barras Eric (GR,UDC / SVP), Fahrni Marc (VE,UDC / SVP), Savoy Françoise (SC,PS / SP), Fattebert David (GL,Le Centre / Die Mitte), Gobet Nadine (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC / SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/PVL / FDP/GLB), Gaillard Bertrand (GR,Le Centre / Die Mitte), Moussa Elias (FV,PS / SP), Beaud Catherine (GR,Le Centre / Die Mitte), Kolly Gabriel (GR,UDC / SVP), Pauchard Marc (VE,Le Centre / Die Mitte), Michellod Savio (VE,PLR/PVL / FDP/GLB), Boschung Bruno (SE,Le Centre / Die Mitte), Altermatt Bernhard (FV,Le Centre / Die Mitte), Dumas Jacques (GL,UDC / SVP), Berset Solange (SC,PS / SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Defferrard Francine (SC,Le Centre / Die Mitte), Brügger Adrian (SE,UDC / SVP), Müller Chantal (LA,PS / SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VEA / GB), Kubski Grégoire (GR,PS / SP), Galley Liliane (FV,VEA / GB), Zurich Simon (FV,PS / SP), Hauswirth Urs (SE,PS / SP), Rey Alizée (SC,PS / SP), Bapst Bernard (GR,UDC / SVP), Genoud (Braillard) François (VE,Le Centre / Die Mitte), Grossrieder Simone Laura (SE,VEA / GB). *Total: 90.*

#### *A voté non:*

Jakob Christine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB). *Total: 1.*

—

**Décret 2021-DAEC-156****Constatacion de la validité de l'initiative constitutionnelle « pour la gratuité des transports publics »**

---

Rapporteur-e:	<b>Michellod Savio</b> (PLR/PVL/FDP/GLP, VE)
Représentant-e du gouvernement:	<b>Steiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement</b>
Rapport/message:	<b>17.08.2021</b> (BGC mai 2022, p. 1370)
Préavis de la commission:	<b>28.03.2022</b> (BGC mai 2022, p. 1378)
Remarque:	<b>Rapporteur de minorité : Moussa Elias (PS/SP, FV)</b>

---

**Entrée en matière**

**Michellod Savio** (PLR/PVL/FDP/GLP, VE). Je déclare tout d'abord mes liens d'intérêts : je suis un usager des transports publics puisque je n'ai pas de permis de conduire. Je n'ai pas caché, dans le cadre des débats de commission, que j'avais une certaine sympathie pour cette initiative.

En préambule, je tiens à remercier mes collègues de la commission - il y a eu quelques changements en son sein puisqu'elle a siégé à cheval sur deux législatures. Je remercie également M. le Conseiller d'Etat Jean-François Steiert, qui lui est resté, M. le Chef du Service de la mobilité Grégoire Quentin, M<sup>me</sup> Sonia Gerber, conseillère juridique, ainsi que M. Reto Schmid, notre estimé secrétaire de commission. Dans la première séance de commission, nous avons également entendu deux représentants du comité d'initiative, MM. Gremaud et Stöckli, qui ont ainsi pu exposer à la commission leur point de vue.

Cette initiative constitutionnelle ayant été déposée selon les formes prescrites par les articles 102 et suivants de la loi sur l'exercice des droits politiques, notre commission devait examiner si elle remplissait les conditions de l'article 117 al. 1bis LEDP, à savoir si elle est conforme au droit supérieur et exécutable et si elle respecte l'unité de la forme, de la matière et du rang. Pour répondre à la question de la validité, la commission s'est basée sur deux avis de droit. À ce sujet, je me permets donc deux remarques introductives que la commission avait à l'esprit durant ces travaux.

La première, c'est que la compétence du Grand Conseil, respectivement de la commission, se limitait au constat de la validité ou de la nullité de l'initiative constitutionnelle ; il n'y a donc pas eu de débat sur le fond.

Je tiens également à rappeler que l'un des principes essentiels d'interprétation en matière de fédéralisme est celui de l'interprétation conforme à la Constitution fédérale. Cela signifie que le Grand Conseil et la commission, à l'image d'autres instances qui se sont penchées à plusieurs reprises sur la constitutionnalité d'une législation cantonale, ont pour mission de chercher s'il est possible de conférer à l'initiative constitutionnelle "Pour la gratuité des transports publics", une portée qui la fasse apparaître comme conforme à la législation fédérale. S'il subsiste un doute, l'initiative doit être constatée comme valide, selon le principe *in dubio pro populo*.

C'est avec ces deux principes à l'esprit qu'a travaillé notre commission, en vérifiant s'il était possible d'établir une concordance entre l'initiative constitutionnelle "Pour la gratuité des transports publics" et le droit fédéral. Notre commission a siégé trois fois ; ce nombre de séances peut sembler conséquent, mais il était toutefois à la hauteur de l'enjeu puisque dans son message, le Conseil d'Etat recommandait d'invalider cette initiative, signée par plus de 6000 citoyennes et citoyens fribourgeois. Notre commission devait donc acquérir l'intime conviction que la position du Conseil d'Etat était la bonne. Cette décision était basée sur un premier avis de droit commandé par l'ancienne Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions et actuelle Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, et rédigé par le professeur Hänni de l'Université de Fribourg. En résumé, l'avis de droit concluait que l'initiative constitutionnelle "Pour la gratuité des transports publics" était contraire à l'article 81a al. 2 de la Constitution fédérale. Confronté à plusieurs initiatives de ce type dans les cantons ainsi que dans les grandes villes, l'Office fédéral des transports a également commandé un avis de droit. C'est dans l'attente de la publication de ce dernier, rédigé par le professeur Uhlmann de l'Université de Zurich, que la commission a suspendu ses travaux, ce qui explique aussi le nombre de séances. Ce second avis de droit arrivant à la même conclusion que le premier, une majorité de la commission a acquis l'intime conviction que le Conseil d'Etat voyait juste en requérant l'invalidation de l'initiative. Une minorité étant toutefois d'un autre avis, elle aura l'occasion de défendre son point de vue dans le cadre d'un rapport de minorité.

En résumé, les deux avis de droit rappellent la teneur de l'article 81a al. 2 de la Constitution fédérale, que je cite: "Les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts". Suivant la position du Conseil d'Etat, une majorité de la commission considère que la gratuité ne correspond pas, de toute évidence, à une part appropriée des coûts. La volonté du législateur est étayée dans la Feuille fédérale no. 10 du 6 mars 2012 : il nous est rappelé que l'article 81a

al. 2 de la Constitution fédérale implique que la mobilité ne doit pas être trop bon marché, sans quoi la demande augmente de manière effrénée et induit des coûts d'investissement et des coûts subséquents de plus en plus élevés, qui pourraient finir par étouffer le système. La participation des utilisateurs du système est donc appelée à jouer un rôle croissant, mais pour éviter un transfert inverse du rail à la route et ne pas compromettre les effets souhaités et obtenus jusqu'ici - c'est-à-dire le transfert route-rail des voyageurs -, il faut renoncer à reporter la totalité des coûts sur l'utilisateur. C'est pourquoi l'article mentionne que l'usager paie seulement une partie de ces coûts. Cela indique que cette part doit augmenter, toujours selon la Feuille fédérale, mais pas dans une mesure qui compromettrait les effets positifs de cet article. Il convient toutefois d'ajouter que cette disposition s'applique à tous les niveaux, cantonaux et communaux compris.

D'aucun pourrait être tenté d'invoquer l'article 28 al. 4 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs, dont la teneur est la suivante : "La Confédération, les cantons et les communes peuvent commander d'autres offres, des améliorations de l'offre ou des réductions de tarif. Ils supportent les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié". Cette disposition ne prête, en tout cas selon l'avis de droit, aucun secours aux initiants. Selon le professeur Uhlmann, une interprétation de cet article conforme à la Constitution empêche toute gratuité généralisée, le but de cet article étant avant tout de régler la répartition des coûts entre la Confédération, les cantons et les communes. Il convient toutefois de préciser que différents types de gratuité peuvent être compatibles avec l'article 81a al. 2 de la Constitution fédérale, par exemple pour les enfants scolarisés, pour les personnes handicapées ou encore pour les touristes. Il n'existe toutefois pas de critères précis ou chiffrés pour déterminer à partir de quel seuil la gratuité est constitutionnelle. L'analyse doit donc être faite au cas par cas.

Au vu de ces considérations, une majorité de la commission a acquis l'intime conviction que l'initiative constitutionnelle "Pour la gratuité des transports publics" est contraire à la Constitution fédérale. La commission vous invite donc par 7 voix contre 4 à adopter le projet de décret selon la version initiale du Conseil d'Etat et partant à conclure à l'invalidité de cette initiative.

**Moussa Elias** (*PS/SP, FV*). Je m'exprime donc au nom de la minorité de la commission qui a examiné le présent décret et n'ai pas d'autre lien d'intérêt particulier avec l'objet, si ce n'est que bien évidemment, à l'heure actuelle, lorsque je prends les transports publics, je paie mon billet.

L'initiative "Pour la gratuité des transports publics" divise et le débat d'aujourd'hui le démontrera certainement. Mais sur un point, nous sommes probablement toutes et tous d'accord : la mobilité est un enjeu crucial, autant d'un point de vue social qu'écologique et économique. Le récent débat autour de la loi sur la mobilité l'a également bien montré. Faut-il soutenir davantage les transports publics ou pas ? Que doivent coûter les transports publics, et qui doit assumer ces coûts, dans quelle proportion et par quels moyens ? L'initiative apporte une réponse à ces questions. En fonction de nos sensibilités politiques ou personnelles, nous, chères et chers collègues, partageons ou non la pertinence de la réponse des initiants. Or, et cela a déjà été évoqué, il ne s'agit pas aujourd'hui de répondre à la question de savoir si nous sommes pour ou contre des transports publics gratuits, la question qui nous est soumise aujourd'hui est de savoir si le Grand Conseil donne l'occasion ou pas à nos concitoyennes et concitoyens de répondre eux-mêmes aux questions soulevées par l'initiative, de manière démocratique, à travers une votation populaire.

Pour rappel, selon les initiants, l'initiative retient trois éléments :

- > Premièrement, d'un point de vue social, l'initiative favoriserait l'égalité car la gratuité des transports publics permettrait d'alléger les dépenses des ménages, notamment pour les familles nombreuses et les ménages à revenu modeste.
- > Deuxièmement, d'un point de vue écologique, la gratuité des transports publics permettrait de limiter les émissions de CO<sub>2</sub> grâce à une diminution de l'utilisation des voitures individuelles et une augmentation de l'utilisation des transports publics.
- > Troisièmement, d'un point de vue économique, la gratuité des transports publics pourraient être entièrement financée par l'impôt général, étant précisé que 2/3 des coûts des transports publics sont aujourd'hui déjà subventionnés et financés par l'impôt général.

Au vu du nombre de signatures valables recueillies à l'appui de l'initiative, à tout le moins 7188 concitoyennes et concitoyens partagent l'avis des initiants. Faut-il le rappeler, ces signatures ont dû être récoltées en pleine pandémie de COVID-19, avec toutes les difficultés que cela représentait et alors que le Conseil d'Etat avait refusé de suspendre ou de prolonger le délai de récolte des signatures. Bien évidemment, la minorité de la commission n'ignore pas les avis juridiques exprimés à travers deux avis de droit, l'un mandaté par la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, l'autre par l'OFT, dans lesquels on vient justement avec la question de la conformité ou non de l'initiative avec l'article 81a de la Constitution fédérale.

Mais la minorité de la commission constate d'une part que les deux avis de droit se sont contentés d'examiner la conformité de l'initiative avec l'article 81a al. 2 de la Constitution fédérale, à l'exclusion d'un examen de la conformité de toute convention ou traité international, alors que ce droit international fait également partie du droit supérieur au sens de l'article 117 al. 1 bis

LEDP, comme le relève d'ailleurs lui-même le Conseil d'Etat dans son message. La relation entre ce fameux article 81a al. 2 de la Constitution et d'autres dispositions de la Constitution fédérale, notamment les articles 73 et 74, liés à la protection de l'environnement, n'ont pas été examinés en détail non plus.

D'autre part, la minorité de la commission estime que s'il peut certes exister un doute sur la validité de l'initiative, ce doute doit profiter à l'accusé, respectivement au peuple - vous l'avez entendu -, selon le principe *in dubio pro populo*. Selon cet adage, un texte n'ayant pas un sens univoque doit être interprété de manière à favoriser l'expression du vote populaire, les décisions d'invalidation doivent autant que possible être limitées en retenant la solution la plus favorable aux initiants. Dit d'une manière peut-être un peu plus simple, moins juridique ou technique, le point de départ de l'examen de la validité ou non de l'initiative est d'essayer de trouver une possibilité, une solution pour permettre le vote populaire, et non l'inverse. En outre, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, la volonté des auteurs doit également être prise en compte. Cela a été dit, la commission a auditionné les initiants lors de sa première séance, et les initiants ont déclaré devant la commission qu'ils souhaitaient que leur initiative soit interprétée de façon conforme à la Constitution tout en restant aussi proche que possible de son libellé. En d'autres termes, les initiants ont clairement exprimé devant la commission que si le peuple devait accepter l'initiative, ils ne s'opposeraient pas si sa mise en œuvre prévoyait non pas un billet à 0 Fr., mais par exemple à 10 centimes ou d'un autre montant se rapprochant le plus possible de 0 fr.

En outre et contrairement à ce que nous allons très certainement entendre par la suite dans le débat d'entrée en matière, les deux avis de droit plaidant en faveur de l'invalidité totale de l'initiative ne sont pas si clairs que ça. Je me permets de citer l'avis de droit mandaté par l'OFT, les notes 44 et 60.

"Denkbar ist die Zulässigkeit unentgeltlicher Angebote, wenn die Nutzerinnen und Nutzer an den Kosten in anderer Weise beteiligt werden als durch die direkte Bezahlung eines Preises." Die Privilegierung im Sinne eines unentgeltlichen öffentlichen Verkehrs gerät dort in Konflikt mit Artikel 81a Abs. 2 BV, wo eine namhafte Bevölkerungsgruppe von den Kosten des öffentlichen Verkehrs vollständig entlastet ist, ohne, dass sie in anderer Form zur Finanzierung beiträgt.

Pour la question à laquelle nous devons répondre aujourd'hui, je me permets, sans vouloir heurter personne, de traduire librement ce passage. Selon cet avis de droit : "Il est donc concevable d'admettre des offres gratuites de transports publics lorsque les usagers participent aux coûts d'une autre manière que par le paiement direct d'un prix. Les privilèges de sens d'une gratuité des transports publics entrent en conflit avec l'article 81a al. 2 de la Constitution lorsqu'un groupe important de la population est entièrement déchargé des coûts des transports publics, sans contribuer au financement sous une autre forme".

Or, et je l'ai déjà soulevé, l'initiative ne vise pas une gratuité des transports publics au sens que personne ne paie quoi que ce soit, mais une gratuité au sens que l'entier des coûts des transports publics sont financés par l'impôt général, comme le prévoit le texte même de l'initiative. En d'autres termes, les usagers participent aux coûts d'une autre manière, comme le demande l'avis de droit de l'OFT, à savoir à travers le fait de payer des impôts. D'ailleurs, il est piquant de constater que les deux avis de droit ne se prononcent nullement sur cet aspect. La minorité de la commission en déduit donc qu'en réalité, la participation des usagers des transports publics à travers les impôts qu'ils paient - soit ce que prévoit expressément le texte y relatif - est tout à fait compatible avec l'article 81a de la Constitution. À tout le moins, il existe un doute à ce sujet, ce qui doit nous conduire à déclarer l'initiative comme valide.

Chères et chers collègues, pour conclure, si au contraire vous suivez aujourd'hui l'avis du Conseil d'Etat et de la majorité de la commission et que vous invalidez l'initiative, vous privez nos concitoyennes et concitoyens de l'occasion de répondre eux-mêmes aux questions soulevées par l'initiative, à savoir qui doit assumer les coûts des transports publics, dans quelle proportion et par quels moyens ? Cette question éminemment politique touche un grand nombre de la population fribourgeoise et serait donc écartée en deux temps trois mouvements de tout débat politique démocratique et populaire. La minorité de la commission estime que ce débat doit être mené et que l'occasion doit être donnée à la population fribourgeoise de se prononcer, que ce soit en faveur ou en défaveur de l'initiative. Partant, la minorité de la commission vous invite à suivre son projet bis, concluant à la validité de l'initiative.

**Stiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement.** Le Conseil d'Etat a tout d'abord constaté l'aspect formel des choses, à savoir que l'initiative a été déposée dans les temps et qu'elle a été validée par publication dans la Feuille officielle. Ces aspects formels étant réglés et précisés, le Conseil d'Etat partage les préoccupations des initiants. Il n'a pas décidé rapidement et sans réflexion approfondie la pondération entre l'invalidation d'un texte qui a fait l'objet d'un gros travail dans la rue auprès des citoyennes et citoyens pour essayer de faire avancer le renforcement des transports publics dans notre canton d'une part, et d'autre part l'analyse de la légalité de cette initiative et sa conformité avec le droit supérieur. Toucher aux droits populaires est toujours extrêmement délicat, mais il arrive de devoir le faire. Sur le fond, le Conseil d'Etat, encore une fois, partage les objectifs des initiants : il s'est fixé, dans son programme de législation, dans son projet de loi sur la mobilité qui a été soumis au Grand Conseil et que vous avez adopté ici même il y a

quelques mois, des objectifs de renforcement de la part modale du rail, des transports publics en général, et de la part modale de la mobilité douce ; le Conseil d'Etat s'est fixé une vision d'ensemble dans le cadre des objectifs de politique climatique.

Le Conseil d'Etat a conscience que s'il veut atteindre les objectifs de politique climatique qu'il s'est fixés, à savoir - 50% d'émission de CO<sub>2</sub> d'ici 2030 et neutralité climatique d'ici 2050, si l'on analyse quels sont les facteurs d'émission de CO<sub>2</sub> en Suisse et dans notre canton, les pondérations ne sont pas tout à fait les mêmes. Nous sommes un canton un peu plus rural, un peu plus agricole, où les pondérations ne sont pas les mêmes, mais néanmoins, le trafic joue un rôle extrêmement important et fait partie des trois principales sources d'émission de CO<sub>2</sub> sur lesquelles nous devons travailler. Sur le trafic individuel, cela passe par une forte électrification ou décarbonisation pour aborder ou atteindre dans une mesure la plus large possible les objectifs climatiques fixés par le Conseil d'Etat. En ce qui concerne les transports publics, leur renforcement passe par plusieurs axes qui font l'objectif d'une politique et d'une vision d'ensemble du Conseil d'Etat.

Le tout premier axe est aussi celui sur lequel est en train de s'orienter la Confédération : c'est qu'on ne peut pas faire une politique visant à renforcer la part modale des transports publics dans notre pays sans prendre des mesures qui commencent par l'aménagement du territoire. Si la Suisse poursuit, le peuple ne le peut pas puisqu'il a adopté la LAT qui va dans le sens contraire. Mais l'évolution des dernières décennies en Suisse, avec une certaine répartition du type "arrosoir" sur l'ensemble du territoire de l'habitat complémentaire, a comme conséquence qu'il est extrêmement difficile, voire impossible dans certaines régions, de préparer et d'élaborer une offre de transports publics qui soit viable. Raison pour laquelle le tout premier volet de la Confédération et du canton de Fribourg, pour avoir une part modale plus importante de transports publics d'ici 10, 20 ou 30 ans, passe par une concentration de la population et par l'augmentation de la population le long de nos lignes de chemins de fer prioritairement, ou des lignes prioritaires de transports publics sur routes secondairement. Cela paraît anodin, cela paraît futile, cela paraît éloigné de nos préoccupations d'aujourd'hui, et pourtant c'est central. Il ne sert absolument à rien de construire des rails là où il n'y a pas une masse critique suffisante de personnes qui vont les utiliser. L'aménagement du territoire est le tout premier vecteur et peut-être le plus important de tous pour augmenter la part modale.

La deuxième chose est l'offre : le Conseil d'Etat a engagé des ressources financières importantes au courant des années écoulées, avec le soutien du Grand Conseil, pour augmenter l'offre des transports publics, tant sur le rail que sur la route. Sur le rail avec les différents projets qui sont en cours, notamment le ¼ d'heure comme cadence dans l'agglomération de Fribourg, notamment la ½ heure sur l'ensemble des tracés, ou des offres sur lesquelles nous ne l'avons pas encore comme cadence. Nous allons atteindre la saturation des rails, nous ne pourrions tout simplement pas faire rouler beaucoup plus de produits dessus. Se poseront alors des questions d'infrastructure ferroviaire si nous voulons renforcer encore cette offre. Le Conseil d'Etat a, dans ses programmes et ses échanges avec la Confédération plusieurs très grands projets d'infrastructure de rail qui visent à l'origine à accélérer des trains. Aujourd'hui le but premier n'est plus d'accélérer des trains, mais d'avoir une redondance sur le réseau et de pouvoir faire rouler plus de matériel roulant d'ici 15 ou 20 ans aux endroits les plus cruciaux du canton, c'est-à-dire participer à l'augmentation de la part modale du rail par une augmentation de l'offre qui passe partiellement par une augmentation de l'infrastructure.

Le dernier élément, c'est la demande. Cela ne sert à rien de faire une offre s'il n'y a pas une demande derrière, et la demande c'est sur quoi l'on travaille aujourd'hui, sur un des aspects de la demande. Evidemment que l'aménagement du territoire touche aussi la demande, mais c'est le prix. Il y a une certaine élasticité du prix jusqu'à un certain point, il n'est pas contesté, le Conseil d'Etat ne le conteste pas. Il est possible, par des variations de prix, d'influencer les parts modales sur les transports publics, raison pour laquelle il a proposé, dans le cadre de la loi sur la mobilité, un article permettant dans certains cas particuliers d'abaisser le prix des prestations de transports publics pour certaines catégories de la population. Le Grand Conseil - vous-mêmes - a renforcé cette disposition dans le cadre des débats de commission l'an dernier et dans le cadre des décisions en plénière. Vous avez renforcé ces éléments-là qui devraient être introduits dans le droit fribourgeois au 1<sup>er</sup> janvier 2023, parallèlement à l'introduction du règlement idoine qui fera l'objet d'une procédure de consultation cet été, histoire de gagner un peu de temps. Ce n'est pas une bonne saison pour faire des procédures de consultation, mais cela a été discuté avec l'Association des communes pour des questions de vitesse. Ainsi, le 1<sup>er</sup> janvier 2023, nouvelle disposition légale dans le droit fribourgeois, permettant d'abaisser de manière ciblée les prix des prestations, c'est-à-dire les prix des billets et des abonnements pour des catégories particulières. La loi ne va pas dans les détails, mais par contre, les catégories dont il a été question dans le cadre des débats, cela peut être des personnes âgées, cela peut être des enfants, des jeunes - il est toujours intéressant de travailler sur un public jeune parce que vous influencez le comportement d'une catégorie particulière de la population à plus long terme - ou cela peut être des familles. On parle beaucoup aujourd'hui de conciliation entre objectifs climatiques de notre politique environnementale et objectifs sociaux. La question du billet ou du prix du billet et de l'abonnement, avec des prix abaissés pour certaines catégories particulières de la population, peut évidemment aussi toucher des familles au revenu relativement modeste, pour lesquelles aujourd'hui il est extrêmement difficile de passer vers le rail parce que le coût est relativement élevé, surtout si l'on ne tient pas compte des coûts d'amortissement du véhicule motorisé privé. Cela a un effet évident sur le comportement, et c'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat souhaite aller dans ce

sens-là. Nous avons constaté qu'un certain nombre de député-e-s, de la plupart des sensibilités politiques, souhaitent aussi aller dans ce sens-là puisqu'en parallèle aux discussions sur l'initiative a été déposé un mandat demandant au Conseil d'Etat de préparer des dépenses annuelles permettant de soutenir de manière ciblée le prix pour des catégories de la population qui pourraient être amenées à utiliser de manière plus fréquente les transports publics. C'est un mandat qui a été déposé par les députés Kubski, Michellod, Clément, Fattebert, et toute une série d'autres député-e-s - je ne veux pas faire la liste ici -, qui nous contraindra de toute façon à reprendre le débat. Je ne peux évidemment pas prendre position au nom du Conseil d'Etat sur ce mandat vu qu'il n'y a pas encore fait l'objet de discussions, mais il s'inscrit dans la logique de ce qui a été décidé dans le cadre de la loi sur la mobilité et des décisions de principe que vous avez prises ici même.

Ceci étant, sur le plan formel, le Conseil d'Etat a néanmoins dû faire le travail d'examiner la validité de l'initiative en lien avec le droit supérieur. Il l'a fait intrinsèquement, parce que cela doit toujours se faire ainsi pour chaque initiative. Il l'a fait aussi pour des raisons situationnelles, parce qu'il n'a pas été le premier à devoir se poser cette question. Certains autres exécutifs et législatifs communaux et cantonaux de Suisse se sont en effet posé exactement la même question avant le Conseil d'Etat fribourgeois. Nous avons constaté une certaine hétérogénéité dans les analyses des différents organes en Suisse. Le Conseil d'Etat neuchâtelois a estimé que l'initiative était valide mais matériellement pas idéale, jugeant que c'était de la dilapidation d'argent public d'octroyer la gratuité à tout le monde. Il a préféré un contre-projet avec des mesures ciblées. C'est une position politique, mais dans le cadre d'une décision de validité de l'initiative. Plusieurs exécutifs de plusieurs villes suisses, dont l'exécutif de la ville de Zurich et l'exécutif de la ville de Berne, eux, suspectés de ne pas être sensibles aux questions environnementales, ont déclaré invalides des initiatives à peu près similaires à celles dont nous discutons aujourd'hui. D'autres exécutifs et législatifs vont être amenés à se prononcer, dans le canton de Vaud notamment et à d'autres endroits. C'est la raison pour laquelle l'Office fédéral des transports a mandaté un professeur zurichois pour un deuxième avis de droit après celui mandaté par le canton de Fribourg, dans la mesure où la Confédération constate que la question de la gratuité des transports publics se pose un peu partout en Suisse et qu'il serait judicieux d'avoir une certaine unité de vue dans la manière de traiter cette question-là. C'est la raison d'être de l'avis de droit commandé par l'Office fédéral des transports. On peut toujours interpréter évidemment de différentes manières les avis de droit. Aux deux premiers avis de droit est venu s'ajouter un avis de droit que nous avons reçu hier, que vous avez sans doute aussi reçu hier, et qui fait encore quelques autres considérations. J'y reviendrai relativement brièvement, vu le temps à disposition pour l'analyse de ce dernier avis de droit.

Le Conseil d'Etat a examiné plusieurs éléments concernant la validité par rapport au droit fédéral, sur la base des deux avis de droits déposés. Il a constaté qu'il était difficilement défendable d'admettre la validité de l'initiative par rapport au droit fédéral et aux articles idoines de la loi fédérale spécifique invoquée tant par le rapporteur de la minorité que par le rapporteur de la majorité. On constate que les mêmes passages des mêmes avis de droit sont interprétés de manière différente par la majorité et la minorité, ce qui montre aussi qu'il y a toujours une certaine marge de manœuvre dans la vision des choses. Dans le cadre de cette marge de manœuvre, le Conseil d'Etat s'est aussi posé la question *in dubio pro populo* ou non. Le Conseil d'Etat a estimé après en avoir discuté de manière approfondie qu'il était préférable d'invalider l'initiative, dans la mesure où il estimait que prévoir, suite à l'acceptation éventuelle de l'initiative, un projet de loi dont la Confédération jugerait par la suite qu'il n'est pas compatible avec le droit fédéral, c'était faire voter la population sur un objet dont elle était persuadée, ou dont elle serait persuadée qu'il amènerait un changement alors que le droit fédéral amènerait certainement la voix contraire. Dans ce contexte-là, tout en ayant longuement soupesé les inconvénients de devoir aller dans cette direction-là, le Conseil d'Etat a estimé que le critère *in dubio pro populo* ne pouvait ici pas fonctionner, dans la mesure où soumettre l'initiative, c'était faire entendre aux citoyennes et citoyens que l'initiative pouvait amener quelque chose qui ne peut pas être amené à cause de l'incompatibilité du texte avec la Constitution fédérale.

Nous avons tenté, entre hier et aujourd'hui, une brève analyse de l'avis de droit complémentaire - elle vaut ce qu'elle vaut, car évidemment, le Conseil d'Etat n'a pas pu faire une analyse approfondie d'un avis de droit qui a été déposé hier. Je préciserai néanmoins quelques éléments rapides sur cet avis de droit complémentaire, mais en allemand, non pas pour éviter que tout le monde comprenne ici dans cette salle du Grand Conseil, mais simplement parce que les juristes qui ont travaillé entre hier soir et ce matin sont germanophones et m'ont déposé ces choses en allemand, et que la traduction simultanée immédiate d'articles de droit est toujours un peu délicate, même si le député Elias Moussa s'y est aventuré avec brio.

Das Rechtsgrundachten scheint tendenziell eher etwas politisch gefärbt und aus streng juristischer Sicht nicht sehr überzeugend. Es wird kurzgesagt damit argumentiert, dass die Initiative höherem Recht in caso dem Pariser Abkommen und der EMRK entspricht und daher gültig sein muss. Ich möchte hier ohne zu zitieren doch erwähnen, dass das Bundesparlament grundsätzlich beim Verabschieden des Bundesrechts sich jeweils in den Kommissionen und im Plenum die Frage der Kompatibilität eines neuen Bundesgesetzes mit dem internationalen Recht, dem Völkerrecht stellt. Es ist also nicht so, dass die Frage nicht bereits gestellt wurde. Es ist bei jedem neuen Bundesgesetz so, dass im Rahmen der Vorbereitung dieses Bundesgesetzes die Konformität mit dem Völkerrecht überprüft wird. Deshalb geht der Staatsrat davon aus, dass es nicht notwendig ist, dass jeweils auf kantonaler Ebene erneut überprüft werden muss, ob ein Bundesgesetz mit dem Völkerrecht kompatibel ist. Natürlich kann man das verlangen, aber es wäre etwas befremdend, wenn alle 26 Kantone

jeweihs bei Einführung kantonalen Rechts die Arbeit des Bundesparlaments noch einmal neu machen würden. Das kann man natürlich tun, aber zu behaupten, dies sei nicht gemacht worden, ist dann doch vielleicht etwas locker.

**Der betroffene Verfassungsartikel 81 a, b, v (09:54:42) wird ... zitiert. Es wird allerdings kaum darauf eingegangen, obwohl die Initiative in erster Linie mit dem nationalen Recht, insbesondere dem Verfassungsrecht, vereinbar sein muss. Das Rechtsgutachten hebt den Widerspruch zwischen der gebührenfreien Benutzung des öffentlichen Verkehrs**

**Président du Grand Conseil.** Je vais ouvrir la discussion sur l'entrée en matière. Je rappelle que la discussion doit porter non pas sur le fond, mais sur la nullité ou la validité. Je vous informe aussi que nous sommes saisis d'une demande de renvoi de ce décret au Conseil d'Etat. Cette demande de renvoi ne sera traitée que si l'entrée en matière n'est pas combattue. Si la demande de renvoi est acceptée, ce sera réglé ; si elle n'est pas acceptée, nous traiterons du contenu du décret. La procédure est ainsi claire pour tout le monde.

**Galley Nicolas (UDC/SVP, SC).** Je déclare mes liens d'intérêts : je suis un utilisateur occasionnel des transports publics et je suis membre de la commission qui a traité cette initiative.

Notre groupe a analysé avec attention cette initiative pour savoir s'il fallait en valider la conformité ou non. Lors notre travail en commission, nous nous sommes basés sur deux avis de droit qui, pour une fois, allaient dans le même sens. En soi, la conformité du droit supérieur ne serait pas respectée sur cette initiative. L'article 81a al. 2 de la Constitution fédérale dit que "Les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts". Notre groupe soutiendra donc l'invalidité de cette initiative. Nous comprenons que la pilule est dure à accepter et à avaler pour les initiants, après avoir effectué un gros travail de récolte de signatures. Malheureusement pour eux, nous ne pouvons pas valider la conformité d'une initiative juste en considérant le travail qui a été accompli. Ce n'est pas à la Constitution cantonale qu'il aurait fallu s'attaquer, mais bien à la Constitution fédérale. Concernant la demande de renvoi, j'y reviendrai plus tard, une fois qu'elle aura été formulée.

**Roulin Daphné (VEA/GB, GL).** La présente prise de parole va traiter de la question de la validité de l'initiative constitutionnelle et en particulier de la demande de renvoi au Conseil d'Etat. Les questions relatives au fond seront soulevées dans la seule mesure où elles sont intrinsèquement liées à la recevabilité. Quand on approfondit une question de validité d'initiative populaire, très rapidement on tombe sur des notions juridiques, beaucoup de notions, qui peuvent faire peur. Mais en réalité, l'appréciation de la validité d'une telle initiative est très simple. Les quatre minutes restantes me seront amplement suffisantes pour l'expliquer. Pour ce faire, je vais procéder à une analyse en quatre points.

Tout d'abord le point 1 : il faut se poser la question, et la bonne question juridique, à laquelle nous devons répondre. Ici, ce qu'il s'agit de savoir, c'est : est-ce que l'initiative peut être interprétée de façon conforme au droit supérieur ? Ce droit supérieur comprend le droit fédéral et international notamment. En cas de conflit entre ces normes, les conventions internationales priment sur le droit interne, éventuellement contraire.

Pour le point 2, il faut déterminer quel est ce droit supérieur applicable dans le cas d'espèce. Nous pouvons retenir principalement trois sources du droit :

- > Tout d'abord nous avons déjà discuté de la Constitution fédérale et son article 81a, al. 2. Cette disposition a été largement examinée par le Conseil d'Etat dans son message ou par la commission, il suffit de s'y référer.
- > Comme deuxième source du droit supérieur, nous avons la CEDH et son article 2 qui traite du droit à la vie. Cet article impose une obligation positive pour les Etats de préserver la santé et la vie des personnes placées sous leur responsabilité. Le droit à la vie implique de protéger les citoyens et les citoyennes contre les effets du dérèglement climatique.
- > Et enfin, comme troisième source du droit, et pas des moindres, nous avons l'Accord de Paris. En ratifiant cet accord, la Suisse s'est engagée, de manière contraignante, à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Elle s'est aussi engagée à prendre des mesures concrètes pour réduire ces émissions.

Nous arrivons au point 3. Quels sont les faits ? Il est reconnu que la Suisse doit diminuer ses émissions de CO<sub>2</sub>. Dans les chiffres concrets, sans tenir compte du trafic aérien, 1/3 des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse sont émis par les transports motorisés. Ce chiffre est causé principalement, si ce n'est intégralement, par les transports individuels carbonés. Finalement, le point 3 de cette analyse en conclurait qu'il convient d'appliquer le droit au cas d'espèce. L'initiative de gratuité constitue une mesure concrète de réduction de nos émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'Accord de Paris dont je vous ai parlé précédemment. L'initiative serait également conforme à l'article 2 CEDH qui implique une obligation positive pour les Etats de protéger ses citoyens contre les effets du dérèglement climatique. Ces normes de l'Accord de Paris ou de la CEDH sont contraignantes, elles priment notre droit interne, même constitutionnel, et même l'article 81a.

Malgré cette analyse, certains d'entre vous pourraient soutenir, retenir que l'initiative "Pour la gratuité des transports publics" ne permet pas d'atteindre ces objectifs et de réduire nos émissions de CO<sub>2</sub>, mais là, c'est le moment de se rappeler le point 1



de mon analyse et la question que nous devons nous poser. Cette question est : est-ce que l'initiative peut être interprétée de manière conforme au droit supérieur, ce droit supérieur étant l'Accord de Paris et la CEDH ? La réponse est évidemment oui. Cette initiative "Pour la gratuité des transports publics" est une mesure concrète proposée par les citoyennes et les citoyens de notre canton pour lutter contre les émissions de CO<sub>2</sub>. Vous constaterez que je n'ai pas utilisé de baguette magique et encore moins une baguette magique verte, mais le seul droit actuellement applicable. Malgré deux avis de droit, cette analyse que je viens de vous exposer sur l'Accord de Paris et sur la CEDH, qui est un examen pourtant élémentaire et crucial pour cette question de validité, n'a jamais été menée profondément et de manière aboutie par le Conseil d'Etat, ni par la commission parlementaire. Cet examen s'avère d'autant plus nécessaire en raison de l'hétérogénéité des décisions prises à l'heure actuelle en Suisse... *[temps de parole écoulé]*

**Cotting Charly** (PLR/PVL/FDP/GLP, SC). Mes liens d'intérêts : j'ai fait partie de la commission qui a étudié ce décret et, de par mon activité, je suis un piètre utilisateur des transports publics.

Je n'ai pas eu de formation de droit et ne bénéficie de ce fait pas de la faculté de "contorsionisme" intellectuel de certains juristes. La seule question qui était posée à la commission était de savoir si le texte de l'initiative était conforme au droit supérieur, en l'occurrence la Constitution fédérale. Personnellement, j'aurais beaucoup aimé débattre du fond de cette initiative, mais il m'était difficile d'accepter la validité de ce texte, malgré la force de persuasion de certains membres de la commission. Pour moi, il n'y a aucun doute : le texte de cette initiative est contraire à la Constitution fédérale. Ne doit-on pas aussi tenir compte de l'esprit de la loi ? En l'occurrence de la Constitution fédérale ? L'avis de droit demandé par l'Office fédéral des transports arrive à la conclusion claire que cette initiative est problématique, notamment concernant l'article 81a de la Constitution. Je tiens encore à rappeler que selon les comptes de l'Etat de Fribourg, notre canton verse déjà plus de 43 millions de subventions aux transports publics.

En conséquence, le groupe Libéral-Radical et Verts-Libéraux accepte l'entrée en matière, s'oppose au renvoi et vous propose dans sa grande majorité d'accepter le décret tel que proposé par le Conseil d'Etat.

**Grossrieder Simone Laura** (VEA/GB, SE). Erst im September 2021 verabschiedete der UN-Menschenrechtsrat eine Resolution, die das Leben in einer sauberen, gesunden und nachhaltigen Umwelt als Menschenrecht anerkannt.

Ich möchte nochmals hervorheben: heute beraten wir nicht nur darüber, ob eine Initiative zugelassen wird oder nicht, sondern auch eventuell über deren Rückweisung an die Kommission. Wie bereits mehrere Kollegen und Kolleginnen erwähnt haben, steht internationales Recht über nationalem Recht. Neben dem Pariser Abkommen steht so auch das erwähnte erst vor wenigen Monaten anerkannte Menschenrecht auf ein Leben in einer sauberen, gesunden und nachhaltigen Umwelt, das bei dieser Initiative zum Zuge kommt, über unserer Bundesverfassung.

Die Veränderung des Gefüges und der Demographie in diesem Parlament und in anderen politischen Ämtern hat gezeigt, dass sich ein grosser Teil der Freiburger und Freiburgerinnen eine diversere, umweltbewusstere und verantwortungsvollere Politik wünscht. Ich wende mich hiermit an Sie als Vertretung der vielen Stimmen insbesondere der jüngeren Generation, welche sich um ihre Zukunft sorgt und sich aktiv am politischen Diskurs beteiligt.

Die vorliegende Initiative ist Ausdruck eines Anliegens von Freiburgern und Freiburgerinnen, die sich über ein Instrument unserer direkten Demokratie Gehör verschaffen möchten. Herr Staatsrat Steiert hat bereits erwähnt, dass andere Parlamente ähnliche Initiativen zugelassen haben, um einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Ich appelliere an Sie, liebe Grossrätinnen und Grossräte, lassen Sie einen Diskurs in der Bevölkerung zu! Lassen Sie uns die Instrumente einer direkten Demokratie nicht ausbremsen, sondern belohnen wir das Engagement der Bürger und Bürgerinnen insbesondere der jüngeren Generation, die sich mit Herzblut engagiert, die sich im Rahmen der politischen Möglichkeiten ein Gehör verschaffen will, deren Interesse für die Politik vorhanden ist und die ihr Recht auf Mitbestimmung wahrnehmen will. Ihre Zweifel und Gegenargumente zum Inhalt der Initiative dürfen Sie dann gerne in Debatten und an der Urne kundtun.

**Ghielmini Krayenbühl Paola** (VEA/GB, SC). Mes liens d'intérêts : je suis membre de la commission qui a traité cet objet. Je m'exprime ici au nom du groupe VERT·E·S et allié·e·s.

Nous sommes appelé-e-s à nous prononcer sur une question des plus importantes. Une initiative populaire, cet instrument démocratique majeur que nous chérissons tant, est déposée dans les délais légaux avec un grand nombre de signatures. Le texte est clair mais, selon deux avis de droit, il ne respecte pas le droit supérieur, le fameux article 81a de la Constitution fédérale dont on vient de discuter. En commission, nous avons longtemps débattu des arguments soulevés dans ces avis de droit et nous n'avons pas réussi à nous mettre d'accord.

L'initiative populaire demande que l'Etat garantisse des transports publics gratuits, de qualité et respectueux de l'environnement. On dit que l'article constitutionnel en question dit que le prix payé par les usagers des transports publics couvre une part appropriée des coûts. Ces avis de droit laissent quand même un doute sur l'interprétation de l'article

constitutionnel. Le prix payé par l'utilisateur peut être interprété, par exemple, comme l'impôt payé annuellement. Dans les cantons de Neuchâtel et Vaud, comme cela a été dit aussi, des initiatives similaires ont été considérées comme valides.

D'autre part, la question des tarifs des transports publics est traitée dans la loi fédérale sur le transport de voyageurs, et comme déjà évoqué par le président de la commission, il est dit à l'article 28 al. 4 que la Confédération, les cantons et les communes peuvent commander des réductions de tarifs, mais doivent en supporter les coûts. Cela signifie que le canton peut commander la gratuité des transports publics, mais il doit l'assumer financièrement, et c'est ce que veulent les initiants. Nous devons aussi avoir à l'esprit, dans notre évaluation, que si ce nouvel article constitutionnel devait être accepté par la population, la loi qui s'ensuivra appliquera le principe voulu dans le respect du droit supérieur.

En commission, nous avons auditionné les représentants du comité d'initiative, qui nous ont clairement affirmé que leur intention a toujours été de respecter la Constitution fédérale et que l'initiative devait être interprétée et appliquée en respectant le droit supérieur. Ce sera au Grand Conseil, en cas d'acceptation par le peuple, d'apporter une loi qui reste proche de la volonté populaire. Notre groupe, comme la minorité de la commission, est d'avis que le doute persiste dans l'interprétation de l'article constitutionnel, et comme expliqué par M<sup>me</sup> la Députée Roulin, il faut de plus tenir compte des accords internationaux et notamment de l'Accord de Paris, dans lequel la Suisse s'est engagée. Cet aspect nouveau devrait supprimer tout doute. Selon des arrêts du Tribunal fédéral, l'autorité appelée à statuer sur la validité de l'initiative doit en interpréter les termes dans le sens le plus favorable pour les initiants. Il est aussi dit que les déclarations des initiants peuvent être prises en considération.

C'est au vu de ces éléments que notre groupe est convaincu que le peuple doit pouvoir s'exprimer sur cette initiative. Notre groupe considère très important de pouvoir permettre un débat public sur l'attractivité des transports publics. Plus de 30% des émissions directes de gaz à effet de serre dans le canton sont dus aux transports. Le transfert modal - nos transports individuels motorisés vers des transports publics - est une composante indispensable dans la réduction des gaz à effet de serre. Et ceci avant tout pour notre canton, qui a une part modale de transports individuels motorisés de 75% et uniquement de 18% pour les transports publics. Le débat public qui accompagnerait cette votation populaire est important et d'actualité dans le contexte de crise climatique. Et bien sûr, plus de 7000 citoyens demandent que le peuple puisse s'exprimer là-dessus. Nous ne pouvons pas étouffer le débat, museler les initiants par deux simples avis de droit qui nous laissent sur notre faim.

Au nom des droits politiques, nous vous demandons, si vous refusez le renvoi que l'on va aussi voter, chers collègues députés, de constater la validité de l'initiative.

**Kubski Grégoire** (*PS/SP, GR*). Mes liens d'intérêts : je suis membre de la commission et je m'exprime au nom du groupe socialiste.

Monsieur le Président, ce n'est pas un Parlement que vous présidez ce matin, non, c'est bien un tribunal pénal que vous présidez ! Aujourd'hui cette salle des fêtes arbore les moulures d'une salle d'audience, il ne vous manque plus que le manteau pourpre du juge, Monsieur le Président, car sur le banc du Ministère public, nous avons le procureur de la majorité Michellod, la plume acerbe, nous avons l'avocat de la défense de la minorité, l'excellent maître Moussa, et en fond de salle, nous avons même la chronique judiciaire, souvent distraite mais toujours attirée par l'odeur du sang. Mais surtout, chères et chers collègues, nous avons un banc des accusés. Sur ce banc des accusés, ce n'est pas la Gauche qui est aujourd'hui assise, sur ce banc des accusés, ce ne sont pas les jeunes du canton qui ont récolté ces plus de 6000 signatures, sur ce banc des accusés, c'est bien la démocratie fribourgeoise qui est mal assise. En voulant gaillardement invalider l'initiative qui nous est soumise aujourd'hui, on amène la démocratie fribourgeoise à l'échafaud. Vous souriez, vous haussez les épaules, mais notre affaire est beaucoup plus grave que ce que vous pouvez l'imaginer pour notre démocratie directe. Je m'explique.

Quel est le but de l'initiative populaire ? C'est un instrument qui a pour but de permettre aux minorités de proposer des idées en les soumettant au vote du peuple. Si on écrase les initiatives populaires venant de ces mêmes minorités, qui plus est pour des raisons juridiques boiteuses et en jugeant au doigt mouillé, on assassine le système même de l'initiative populaire. Si ce matin vous mettez à mort sur la place publique l'initiative populaire qui nous est soumise, c'est bien le lien sacré de confiance entre la population et ses élus que vous mettez en danger. Il est important d'avoir en tête aujourd'hui qu'en tant qu'autorité de contrôle de la validité des initiatives, nous sommes soumis à des devoirs, et je crois que le rapporteur de la majorité l'a bien dit, ce sont notamment des devoirs définis par une jurisprudence claire, établie par le Tribunal fédéral. Nous sommes soumis au principe de proportionnalité. Je précise : selon le Tribunal fédéral, nous avons le devoir d'interpréter l'initiative conformément au droit supérieur, avec comme principe essentiel *in dubio pro populo*, principe qui n'est d'ailleurs contesté par personne, que ce soit en commission ou ici. S'il y a un doute, ne serait-ce que minime, on doit soumettre au peuple l'initiative au risque de créer un déni de démocratie. A quoi sert l'initiative si on invalide tout, du moment qu'elle ne correspond pas à nous, aux idées de la majorité ?

Qu'avons-nous sur la table ? Nous avons deux cantons qui ont validé l'initiative : Neuchâtel et Vaud, qui ont en effet déjà validé cette initiative avec l'aide de leurs éminents juristes, cela crée déjà un doute qui est clair. Nous avons un nouvel avis de droit qui comprend et qui traite de questions qui n'ont pas été traitées jusque-là dans les deux précédents avis de droit et

lors des débats de la commission, notamment sur le respect des traités et des conventions internationales. Et puis, nos deux avis de droit que l'on a déjà. En soi, si on les relit bien - il faut faire ce travail-là en préparation de ce débat -, si on regarde bien, la question soulevée par le député Moussa - de savoir si oui ou non le fait de participer aux coûts des transports publics via nos impôts correspond à l'art. 81a Cst. - n'est pas traitée. Elle n'est pas traitée et ça, ça crée clairement le doute.

Pour pouvoir sereinement examiner ces nouvelles questions, notamment ces éléments de faits nouveaux soumis par notre excellente collègue Roulin, et afin qu'on puisse disposer d'une approche consolidée, le groupe socialiste vous propose d'entrer en matière et d'accepter le renvoi afin d'éviter d'ériger une pierre tombale à notre démocratie avec l'épithète suivante : "Cigît notre pauvre démocratie fribourgeoise". Merci de soutenir le renvoi.

**Baeriswyl Laurent** (*Le Centre/Die Mitte, SE*). Ich schlage vor, wir kommen zurück vom Strafgericht in den Grossratssaal, da, wo dieses Geschäft auch hingehört. Mit dem zur Diskussion stehenden Geschäft habe ich folgende Interessenbindung: Ich bin regelmässiger Benutzer des öVs und war in der prüfenden Kommission. Ich spreche hier im Namen meiner Fraktion Die Mitte.

Wir haben ein wunderbares Anliegen auf dem Tisch, ein edler Vorstoss: öV für alle und zwar gratis. Das mühsame Billetekaufen oder das Abonnementverlängern würde entfallen und wenn der öV schon gratis ist, wird er hoffentlich auch benutzt, wunderbare Ideale, die sicher sehr unterstützenswert sind, schon nur der Umwelt und den nächsten Generationen zuliebe.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Entlastung unserer Umwelt ist auch uns ein grosses Anliegen, das Einhalten des Klimaplanes sowieso, unbedingt. Wir sprechen aber heute nicht über den Inhalt, sondern wir sprechen über die Gültigkeit oder die Ungültigkeit dieser Initiative. Der Gesetzgeber auf eidgenössischer Ebene ist in dieser Frage klar. Der Artikel 81 wurde merhmals zitiert: "Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt." Die Initiative ist mit dem zitierten Verfassungsartikel nicht kompatibel und entspricht dementsprechend nicht dem übergeordneten Recht. Auch wenn mehrere Juristen in der Regel noch mehr Meinungen generieren, waren die Studien, die uns in der Kommission vorgelegt wurden, klar und eindeutig. Wir sehen hier keinen Interpretationsspielraum. Der öffentliche Verkehr darf schlicht nicht gratis zur Verfügung gestellt werden, zumal ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs bereits subventioniert ist.

Die grosse Allgemeinheit

**Galley Liliane** (*VEA/GB, FV*). Je n'ai pas de lien d'intérêt par rapport à cet objet, mis à part que je me déplace majoritairement en transports publics. Je m'exprime ici en mon nom propre.

Dans ma prise de parole, qui sera courte, j'aimerais simplement m'arrêter un instant sur l'expression "part appropriée des coûts" de l'article 81a de la Constitution fédérale qui est au cœur, au centre de l'argumentation visant à invalider ce texte. Car, contrairement au Conseil d'Etat et à certains de mes préopinants, je ne juge pas que le texte de cet article soit clair. Le terme "approprié" est un adjectif qui fait référence à des valeurs, il ne définit pas de seuil limite, ni inférieur ni supérieur d'ailleurs. Il laisse donc le champ libre à une marge d'interprétation dont la gratuité peut, à mon sens, faire partie. L'expression "part appropriée" ne donne pas non plus de référentiel, et c'est bien là la question ou le problème qui doit nous occuper. Approprié selon qui, approprié à quoi, par rapport à quoi, et quels sont ces coûts financiers, écologiques, sociaux, des coûts à court terme, à moyen ou à long terme, de quoi parle-t-on ? Mesdames et Messieurs les Députés, je vous invite à vous poser cette question : qu'est-ce qui est approprié ? Est-ce que prendre sa voiture pour faire 1 kilomètre en ville est approprié ? Est-ce que consommer l'équivalent de trois planètes est approprié ? Est-ce que les mesures prises en temps normal sont appropriées en temps de crise ? Est-ce que la gratuité du vaccin contre le COVID était appropriée ? Est-ce que l'aide d'urgence aux réfugiés de guerre est appropriée ? Alors oui, je mélange un peu les pommes et les poires et nous ne sommes certainement pas d'accord sur toutes ces questions, mais lorsqu'il s'agit d'une situation de crise, telle que le COVID, la guerre en Ukraine ou le changement climatique, il est important de se rappeler que la gratuité peut aussi être une part appropriée.

La question de la participation des bénéficiaires aux prestations vise parfois des buts qui vont bien au-delà de l'aspect purement financier. Les psychanalystes, par exemple, en font un élément important de la thérapie, l'effort financier demandé participant à l'implication du patient et donc au succès même de la psychanalyse. Mais ici, le patient, c'est notre Terre, notre climat et au final nous-mêmes, ses habitants. Et le prix que nous payons déjà et que les générations futures payeront pour notre manque de courage est très élevé, trop élevé, pas du tout approprié.

**Rey Benoît** (*VEA/GB, FV*). Conformité, validité, c'est ce que nous devons discuter aujourd'hui. Le doute, c'est l'élément essentiel de la décision que nous devons prendre. Le premier doute qui a été mis clairement en évidence, c'est qu'il y a éventuelle non-conformité discutable au droit supérieur, mais grande conformité au droit "supérieur supérieur". Donc, si ça ce n'est pas un doute, je ne sais plus quelle est la définition de ce mot.

Autre élément qui me paraît important : notre engagement politique. Nous parlons d'une démocratie, nous parlons d'une démocratie qui donne la voix au peuple, nous parlons d'une démocratie représentative. Alors là, je dois dire que je suis juste tombé des nues en entendant l'intervention de mon collègue Baeriswyl, juste avant, qui disait : "mais qui c'est le peuple ? Ce n'est pas les 7000 personnes qui ont signé cette initiative". Eh bien non, vous avez raison, mais malheureusement, vous arrivez à la fausse conclusion : le peuple, c'est toute la population fribourgeoise, et c'est à elle qu'il faut donner la parole et non pas seulement aux 7000. C'est là le problème que j'ai avec la discussion d'aujourd'hui, c'est qu'avec de bonnes volontés pour être tout à fait conforme au droit, on en arrive à des décisions qui sont complètement erronées.

J'aimerais en appeler notamment à tous les collègues du "Schweizerische Volkspartei", et je dis cela très volontiers en allemand parce qu'on parle du "parti du peuple", et le nombre de fois où, dans cette salle - non plutôt dans l'autre qui est la plus habituelle et dans laquelle nous retournerons -, l'on a fait appel au fait de dire : "nous sommes une démocratie représentative, nous devons préparer le travail en cas de grande décision, c'est au peuple de se prononcer", je ne comprends pas que l'on n'accepte pas, alors que la base légale nous le permet, de donner la voix au peuple. Si nous n'avions pas fait ça, si nos prédécesseurs n'avaient pas fait ça, il y aurait un certain nombre de décisions qui n'auraient jamais été prises. Je crois que le droit de vote des femmes n'était pas tout à fait conforme à l'article sur l'exercice des droits politiques, qui prévoyait que seuls les hommes avaient le droit de vote ; il a fallu faire un certain nombre d'interventions à tous les niveaux pour que des cantons, avant la Confédération, octroient ces droits-là.

Alors aujourd'hui, la seule question est : acceptons notre rôle, préparons cette réflexion, éventuellement contre-argumentons sur cette réflexion, mais donnons la parole à la population fribourgeoise.

Je terminerai juste encore la phrase de ma chère collègue Daphné Roulin qui a été coupée à la dernière minute, car sa conclusion était de dire que "pour tous ces motifs, nous vous demandons le renvoi au Conseil d'Etat pour un réexamen complet".

**Thévoz Ivan** (UDC/SVP, BR). Voici mes liens d'intérêts : j'habite un petit village où aucun transport public ne vient transporter la population.

Le canton de Fribourg est encore un canton rural et agricole ayant de nombreux villages et hameaux ne recevant aucun moyen de transports publics. Dans mon village, je peux vous assurer que si une personne n'a pas ou plus son permis de conduire, de gros problèmes deviennent vite préoccupants. Pratiquement chaque foyer du village a au minimum deux voitures pour l'ensemble du foyer, c'est vital. De plus, nos routes communales sont devenues impraticables non seulement pour les agriculteurs, mais également pour les TPF - merci Valtraloc.

Je refuse donc que la population des campagnes profondes du canton subventionne par son argent durement gagné la gratuité des transports publics fribourgeois pour une catégorie de personnes se trouvant majoritairement en ville et dans ses grands axes. De plus, notre village se trouve dans le puzzle de la Suisse où nous ne savons jamais dans quel canton nous nous trouvons. J'émet donc des doutes sur l'application de cette initiative qui doit respecter le principe de territorialité.

C'est pourquoi je vous invite à accepter le décret tel qu'il en ressort des constatations du Conseil d'Etat.

**Kolly Nicolas** (UDC/SVP, SC). Je n'avais pas prévu d'intervenir, mais face aux envolées lyriques et politiques du collègue Kubski, il faut que je corrige deux ou trois choses.

J'ai entendu avec une très grande satisfaction ce matin les nouveaux défenseurs de la démocratie directe, les nouveaux défenseurs de l'adage *in dubio pro populo*. Il est vrai que la Gauche de ce Parlement ne nous avait pas habitués au respect de ce principe, et je fais référence aux débats de 2016 sur la validité de l'initiative populaire contre le Centre Islam et Société : j'invite par exemple Benoît Rey à aller relire les propos de la Gauche lors de ces débats, j'invite le collègue Kubski à aller prendre connaissance des propos de ses prédécesseurs. Je me réjouis de ce changement de position, je soupçonne cependant que celui-ci soit un peu dû à un certain, comment dire cela, opportunisme politique.

Deux-trois questions juridiques, parce qu'un peu tout et n'importe quoi a été dit. Par rapport à la demande de renvoi, je crois pouvoir dire que l'avis de droit de Maître Chiffelle n'a pas modifié notre conviction, et c'est un euphémisme. J'invite l'auteur de l'avis de droit et ceux qui ont mandaté cet avis de droit à aller lire également l'arrêté fédéral portant approbation de l'Accord de Paris - c'est publié dans la Feuille fédérale 2017/289 -, dans lequel les Chambres fédérales ont rappelé que la part de l'objectif de réduction réalisée en Suisse, sous-entendue la mise en œuvre de l'Accord de Paris et celle de ses objectifs réalisés à l'étranger, se fait dans le respect du cadre du droit national. Je crois pouvoir dire que la Constitution fédérale, que l'on soit d'accord ou pas avec l'un ou l'autre de ses articles - je le veux bien -, fait partie du droit national. Le lien entre une diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et une gratuité des transports publics est très ténu. Malheureusement, le député Clément n'a pas pris la parole - il n'est pas là ce matin -, mais il m'a expliqué dans un courriel très intéressant à lire - et adressé à plusieurs députés -, en deux mots, que ce qui diminue les émissions de CO<sub>2</sub>, c'est moins de transports, et rendre les transports publics gratuits augmentera les transports.

Ensuite, par rapport à l'argument sur les impôts, je pense que beaucoup de députés n'ont pas été lire l'article 81a al. 2 de la Constitution - je vous invite à aller le relire - où l'on dit très clairement qu'il faut qu'une part des transports publics soit payée par les utilisateurs, une part appropriée. Que l'on soit d'accord ou pas avec cet article, c'est peut-être là qu'il faut lancer une initiative populaire pour modifier cet article et faire un débat au niveau fédéral.

Lorsque la Gauche nous dit : "Oui, mais on n'a pas examiné la possibilité de payer cette part appropriée par les impôts", je suis très intéressé par cet argument. Je rappellerai seulement que d'après les statistiques fiscales, 30% de la population ne paie pas d'impôts. Je me réjouis donc de la proposition de la Gauche visant à taxer les gens qui ne réalisent aucun revenu, afin de rendre cette possibilité conforme à leur initiative.

Ensuite, la dernière chose que j'aimerais dire, c'est que l'initiative n'a pas été rédigée en termes généraux. Que dit-elle ? Que "l'Etat garantit des transports publics gratuits", et ensuite, à la fin, que "la mesure est financée par l'impôt". Nous n'avons donc pas de marge de manœuvre, et j'invite également la Gauche à aller relire les différents arrêts du Tribunal fédéral, et notamment celui qui a constaté, qui a confirmé l'invalidité de l'initiative sur le Centre Islam et Société. Le Tribunal fédéral disait en quelques mots : "Pour appliquer une initiative, s'éloigner à tel point du texte de l'initiative viole la volonté des signataires, et c'est donc non conforme".

Donc, pour toutes ces raisons, je vous invite d'une part à refuser le renvoi - on n'a aucun élément justifiant un renvoi, on est aptes à décider aujourd'hui - et d'autre part à constater l'invalidité de cette initiative.

**Mesot Roland** (*UDC/SVP, VE*). N'étant ni juriste, ni de formation universitaire ou académique, je me permets de prendre la parole pour exprimer deux ou trois avis, et notamment sur le renvoi.

Mais en préambule, comme mon collègue Kolly, je suis très heureux d'avoir découvert certaines modifications d'avis sur l'aspect démocratique des initiatives. Cela va peut-être être utile pour le futur.

À présent, concernant le renvoi, j'ai deux ou trois questions qui me viennent. La première, c'est que je constate qu'on a déjà deux avis de droit, l'un qui émane du canton et l'autre de l'OFT. Les deux arrivent à la même conclusion, donc c'est déjà bien. D'habitude en effet, il est rare que cela arrive : plusieurs juristes, ce sont plusieurs avis. Et là, on arrive avec un troisième avis de droit, et si ce renvoi est accepté, que va-t-il se passer ? C'est là que j'aimerais une réponse : aura-t-on des juristes éminemment supérieurs aux juristes ayant rédigé les avis de droit qui vont nous dire : "celui-ci est le bon et ceux-ci ne sont pas bons" ? J'aimerais donc bien savoir, en tant que non professionnel du droit, comment cela va se passer, parce que si l'on se retrouve en commission et que l'on ne sait pas comment apprécier ces avis de droit, je pense que ça va être compliqué.

Ensuite, je suis un peu inquiet de cette façon de procéder, du fait que si on a deux avis de droit qui ne vont pas dans notre sens, on en cherche un troisième. Bref, c'est de bonne guerre, mais va-t-on arriver, pour chaque projet de loi, à des avis de droit qui vont venir contredire les avis de droit jusqu'à ce qu'on en ait un qui arrive finalement dans le sens que l'on souhaite ? Je crois qu'à un certain moment, il faudra quand même se dire qu'on doit aller dans le bon sens, et il faudra peut-être, si on veut intéresser les citoyens à la politique - les citoyens qui majoritairement à présent s'éloignent de la politique -, qu'on revienne à un plus de simplicité et de bon sens.

Cela étant dit, je vous l'avoue franchement : je ne suis ici pas forcément en accord avec mon groupe politique ; je vais certainement, en fonction des réponses qui vont être données, accepter le renvoi parce que j'estime que c'est une piste qui mérite aussi d'être analysée.

Voilà, avec ces quelques considérations et la réserve que j'ai émise, j'aimerais terminer, Monsieur le Président, en précisant que si le renvoi n'est pas accepté, je soutiendrai la position du Conseil d'Etat.

**Kubski Grégoire** (*PS/SP, GR*). Puisque j'ai été interpellé, je reviens brièvement aux propos de nos collègues Kolly et Mesot à la suite de leurs interventions.

J'entends bien votre comparaison avec l'initiative sur le Centre Islam et Société, cher député Kolly. Une accusation est toujours une construction intellectuelle, et elle est ici rarement à ce point assumée. En soi, l'initiative pour l'interdiction du Centre Islam et Société violait l'article 8 al. 2 de la Constitution fédérale, qui est un principe fondamental. Les 15 premiers articles de la Constitution en effet, ce sont vraiment les éléments fondamentaux, et c'était absolument clair qu'il y avait une réelle discrimination qui ciblait une religion en particulier, cela ne posait pas de question problématique.

Là, ce que l'on regarde, c'est un article ajouté en 2014, un article de la Constitution accepté par la population, mais qui n'avait pas pour but de vouloir interdire toute gratuité aux transports publics. Le but de cet article, c'était de pouvoir promouvoir les transports publics. Donc en soi, le but n'était pas du tout de vouloir invalider toute future initiative - et ça, c'est très clair -, si bien que ça nous laisse une marge d'interprétation immense, un devoir d'interprétation dans ce cas précis.

Là, je rebondis sur la question du député Mesot, qui a tout à fait raison de poser cette question : qu'allons-nous faire de tous ces différents avis de droit ? En fait, cela montre bien qu'il y a un doute quant à l'interprétation et la conformité de

cette initiative à la Constitution, cela montre bien qu'il y a plein d'avis juridiques différents qui n'émanent pas de n'importe qui, de vrais professeurs. Et là, le peuple est souverain, il doit pouvoir se prononcer. Et finalement, que risquez-vous, même politiquement, à avoir un vrai débat ? Je ne comprends pas pourquoi vous craignez de nous affronter sur le débat, sur la place publique.

**de Weck Antoinette** (PLR/PVL/FDP/GLP, FV). Je me permets de prendre la parole pour répondre aux arguments que vient d'évoquer M. Kubski.

Quand il dit qu'il y a un doute, le doute c'est eux qui l'ont créé. On avait deux avis de droit qui allaient exactement dans le même sens, qui concluaient que cette initiative était invalide. Alors c'est facile : on mandate un troisième avis de droit, on le demande à un juriste qui est proche de vos partis, et il ira forcément dans votre sens parce qu'il interprétera à sa manière. Mais, il n'y a pas de doute : il y a deux avis de droit qui ont été donnés, demandés par le Conseil d'Etat et qui montrent que c'est invalide.

Je vous suggère donc de refuser le renvoi et d'accepter cette invalidité.

**Michellod Savio** (PLR/PVL/FDP/GLP, VE). Je remercie toutes les députées et tous les députés qui sont intervenu-e-s dans le cadre de cette entrée en matière. Je constate un clivage assez net entre la Gauche et la Droite : il semblerait que l'appartenance politique ait une influence sur la façon dont on interprète le droit. Je vais me permettre de répondre d'une manière générale à plusieurs d'entre vous en même temps.

Je remercie les députés Cotting, Baeriswyl, Galley, Thévoz, Kolly, Mesot et de Weck qui ont plaidé en faveur de la position de la commission. Je crois que les choses étaient claires, en tout cas pour une majorité de la commission, qui a constaté ou qui n'avait du moins pas de doute sur la compatibilité, respectivement dans le cas présent l'incompatibilité de l'initiative populaire avec la Constitution fédérale.

Je vais aussi répondre aux remarques émises par les député-e-s de Gauche, telles que M<sup>mes</sup> Roulin, Grossrieder et Ghielmini Kraysenbühl sur la validité par rapport au droit supérieur, j'entends par là le droit international. Effectivement, la commission n'a pas pu prendre connaissance de l'avis de droit qui nous est parvenu hier. Je tiens toutefois à préciser que la commission avait suspendu ses travaux l'an dernier dans l'attente d'un avis de droit de l'Office fédéral des transports et qu'à cette occasion, la minorité aurait pu demander un autre avis de droit, ce qui aurait permis à la commission de l'analyser dans les temps. Cela n'a pas été fait. Je tiens aussi à rappeler la teneur de l'article 117 al. 1bis LEDP sur lequel la commission a fondé son travail : pour être validée, "l'initiative doit être conforme au droit supérieur et exécutable ainsi que respecter l'unité de la forme, de la matière et de rang". En ce sens, je pense que la commission a rempli sa mission, une majorité de celle-ci ayant l'intime conviction que la gratuité des transports publics n'est pas conforme à l'article 81a de la Constitution fédérale, qui demande une participation appropriée aux coûts de la part des usagers. L'avis de droit qui nous a été envoyé hier remet toutefois en question la compatibilité de l'article 81a de la Constitution fédérale avec les accords internationaux, mais le député Kolly a répondu à cette question-là puisque dans l'arrêté fédéral, il est précisé que le droit fédéral doit être respecté dans l'application de ces accords internationaux.

Je me permets de préciser aussi que les accords qui ont été cités - tant les Accords de Paris que la CEDH -, et qui ont été ratifiés par la Suisse, ont pour objectif, pour les articles cités, de réduire les émissions de gaz à effet de serre ; de l'avis des auteurs, l'augmentation de la demande en transports publics est un moyen efficace pour permettre au canton de Fribourg de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>. Or, ce n'est pas l'augmentation de la demande en transports publics qui réduira les émissions de CO<sub>2</sub>, mais bien la diminution de l'utilisation des modes de transports carbonés. L'un et l'autre ne vont pas forcément de pair et il ne s'agit pas là d'une question juridique, mais plutôt d'une question technique.

Je me permets, à ce sujet, de citer l'Union des transports publics qui dit : "Des transports publics gratuits ne signifient pas davantage de durabilité et de protection de l'environnement. Tous les exemples d'essais de gratuité des transports publics à l'étranger (Vienne, Tallinn, Hasselt, Liechtenstein ou Luxembourg) indiquent qu'il ne se produit pas de transfert en tant que tel du trafic individuel motorisé vers les transports publics. Au lieu de cela, le danger est que ce soient principalement des adeptes du trafic lent qui se tournent vers les transports publics plutôt que des personnes motorisées. En fin de compte, les transports publics gratuits ne contribueraient certainement pas de manière notable à réduire l'impact environnemental du trafic". J'en conclus que nous avons d'un côté une certitude, ou du moins c'était la certitude d'une majorité de la commission, à savoir que l'initiative "Pour la gratuité des transports publics" est contraire à l'article 81a al. 2 de la Constitution fédérale qui implique, je le rappelle encore une fois, une participation appropriée des usagers aux coûts des transports publics - ce que l'avis de droit qui a été transmis hier ne conteste d'ailleurs pas du tout. D'un autre côté, nous avons une incertitude : il n'est en effet pas prouvé que la gratuité des transports publics implique une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Cette incertitude sur les effets de la gratuité des transports publics sur les émissions de CO<sub>2</sub> réduit donc, à mon sens, à néant l'argumentation des auteurs de ce nouvel avis de droit, puisqu'il subsiste un doute important sur la compatibilité de cette initiative sur les transports gratuits, avec le droit supérieur et principalement les Accords de Paris.

Dans cette optique, je vous invite à entrer en matière et à refuser la demande de renvoi.

**Moussa Elias** (*PS/SP, FV*). Je souhaite également remercier tous les intervenants au nom de la minorité de la commission. Je n'ai pas eu tort lorsque j'ai évoqué au début de mon rapport que le débat divise, cela a été je crois assez marqué. Je me dois cependant de répondre à certains éléments, même si je ne serai certainement pas exhaustif.

Tout d'abord je me dois de légèrement corriger mon collègue rapporteur de la majorité par rapport à deux points : premièrement, au moment où la commission avait suspendu ses travaux en attendant l'avis de droit de l'OFT, la commission ne pouvait évidemment faire aucune autre proposition parce qu'à ce moment-là, la minorité n'existait pas encore ; en effet, la constitution d'une minorité de commission se fait juste à l'issue des travaux, mais ça c'est plutôt une question technique. L'autre élément où je m'inscris en faux au nom de la minorité de la commission, c'est la question de l'effet ou non de la gratuité des transports publics sur le CO<sub>2</sub> : c'est une question de fond. La question qui est soulevée au fond par l'initiative est justement la question que la minorité de la commission souhaite soumettre au peuple, cela a été dit par plusieurs intervenants aujourd'hui.

On a beaucoup parlé de ces avis de droit. Je n'irai pas aussi loin que notre estimé collègue Kolly qui a partagé ses doutes sur le fait que tout le monde dans cette enceinte a bien lu l'article 81a al. 2 de la Constitution. Du coup, je pars du principe que nous avons toutes et tous lu de a à z les deux avis de droit de 15 et d'une vingtaine de pages en allemand, en termes juridico-techniques, mais je constate que l'avis de droit de l'OFT ne répond pas à la question de savoir si l'initiative "Pour la gratuité des transports publics" dans le canton de Fribourg est compatible ou non avec l'article 81a de la Constitution. Cette question n'a pas été posée par l'OFT à l'éminent professeur Uhlmann et donc, logiquement, le professeur Uhlmann n'a pas répondu à cette question-là. L'avis de droit de l'OFT ne répond donc pas, n'a pas fait un examen concret de l'initiative comme nous allons le faire. C'est important parce qu'en même temps que cet avis de droit, je reviens sur la note 60 de cet avis de droit qui nous dit que pour savoir si des transports publics gratuits sont oui ou non compatibles avec l'article 81a de la Constitution, eh bien, il faut faire "eine Einzelfallbetrachtung", un examen du cas concret. Et justement, cet examen du cas concret, dans l'avis de droit de l'OFT, n'a pas été fait. Ce n'est pas pour rien que la commission a suspendu ses travaux en attendant le deuxième avis de droit de l'OFT, c'est justement parce que même à ce moment-là, en tout cas pour la majorité de la commission, le premier avis de droit ne donnait pas entière satisfaction. Je relève encore une fois, pour deux éléments notamment, d'une part que cet avis de droit ne répond pas du tout à la question du droit supérieur supérieur - ça veut dire la question du conflit entre le droit international et le droit national -, et d'autre part que ce premier avis de droit n'examine pas du tout la question de savoir s'il n'y a pas peut-être une autre disposition de la Constitution que l'article 81a qui pourrait rendre valide l'initiative. Et là, encore une fois, c'est important de lier de nouveau en parallèle l'avis de droit de l'OFT, qui lui là aussi nous dit - je l'ai déjà dit dans mon rapport d'entrée en matière - que justement, le conflit avec l'article 81a de la Constitution est seulement possible si les usagers ne participent pas d'une autre manière au financement et/ou s'il n'y a pas une autre disposition de la Constitution fédérale qui le permet. C'est donc faux d'affirmer qu'on a des avis de droit qui concluent les deux à l'incompatibilité de l'initiative avec la Constitution : si on lit très, très précisément ces avis de droit, ils ne se prononcent pas aussi clairement que cela peut paraître.

Finalement, et cela a déjà été dit, la minorité de la commission a évidemment beaucoup, beaucoup de sympathie sur le fond même de l'initiative. D'ailleurs, tous les travaux de la commission ont été très bien faits à ce niveau-là, et je remercie au nom de la minorité également tous nos collègues de la commission. La question a toujours été de savoir si l'initiative est suffisamment mûre, si j'ose dire, ou suffisamment valide pour pouvoir soumettre la question à trancher au peuple ou pas, et à ce niveau-là, la commission est clairement de l'avis que oui, il faut que le peuple puisse se prononcer, et encore une fois, pour ou contre l'initiative, cela est une toute autre question.

Par rapport à la demande de renvoi, pour conclure, et concernant cette analyse juridique supplémentaire, pour la minorité de la commission, c'est juste un argument de plus qui plaide en faveur de la validité de l'initiative. Si néanmoins le troisième avis de droit en français ne devait pas suffire, peut-être à cause de son arrivée tardive ou de sa pertinence, eh bien la minorité estime qu'il serait possible, pourquoi pas, de donner éventuellement encore une fois un mandat, peut-être à un auteur d'un avis de droit qui ne serait pas contesté politiquement, pour trancher une fois pour toutes cette question-là ; on le doit au moins au 7188 personnes qui ont apposé leur signature pour cette initiative. C'est la raison pour laquelle la minorité de la commission va soutenir la demande de renvoi.

**Stiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement.** L'essentiel des arguments ont été échangés entre les arguments initiaux et puis la discussion d'entrée en matière, notamment les réponses que j'ai données au nom du Conseil d'Etat dans le cadre de ma proposition d'entrée en matière. Je ne vais donc pas les reprendre de manière systématique. Quelques éléments méritent peut-être d'être relevés parce qu'ils ont été soulevés par plusieurs députés.

Dans les deux types de position sur l'analyse de la validité de l'initiative, c'est le rapport au droit international qui a été évoqué, tant par le député Kolly que par plusieurs intervenantes et intervenants aujourd'hui. Effectivement, aucun des avis de droit qui ont été vus par la commission n'analyse la compatibilité de l'initiative avec le droit international. En revanche, et plusieurs l'ont dit à juste titre, cette compatibilité a été examinée non pas seulement dans le cadre de la validité et de l'application des Accords de Paris, comme l'a évoqué le député Kolly, mais aussi dans le cadre des travaux de la commission fédérale et du Parlement fédéral sur le nouvel article constitutionnel. À deux reprises, la compatibilité avec le droit international a été examinée. Je pars du fait que généralement, les cantons ne vont pas revérifier derrière, comme je l'ai déjà dit en introduction (mais en allemand), la validité d'un texte fédéral passé par les Chambres fédérales, qui vérifient systématiquement la validité des actes qu'elles approuvent avec le droit international - notamment l'Office fédéral idoine. Les cantons n'ont donc pas à refaire ce travail, sauf si les circonstances changent de manière relativement massive. Ici, en l'occurrence, cela ne me semble guère être le cas.

Petit doute sur une affirmation : plusieurs d'entre vous ont cité comme exemples d'autres cantons et d'autres villes concernant la validité des initiatives. La députée Grossrieder l'a fait tout à fait correctement en citant le canton de Neuchâtel, mais le député Kubski a été un tout petit peu loin en citant le canton de Vaud : l'initiative y a effectivement été déposée, mais d'après mes informations pas encore validée par le Grand Conseil vaudois.

En ce qui concerne les autres éléments, je pars du fait que certains éléments un peu polémiques, comme ceux du député Thévoz sur l'utilité des mesures Valtraloc et leur compatibilité avec les bus TPF, n'ont pas grand-chose à voir dans notre débat d'aujourd'hui. Je ne me prononcerai donc pas, mais je rappellerai tout de même que toutes ces démarches Valtraloc sont toujours voulues par les communes et que c'est donc bien, si on parle aujourd'hui de démocratie, que cette volonté vienne d'en bas : ce sont en effet les communes qui les financent partiellement et en général, ce sont des assemblées communales qui se prononcent sur ces mesures ; il serait donc un petit peu osé de prétendre que ces mesures sont antidémocratiques et qu'elles prêteraient une partie de la population, même si ce sujet est un tout petit peu en marge de ce dont nous discutons aujourd'hui.

En ce qui concerne la question du député Mesot sur ce qui se passerait en cas de renvoi et sur ce que devrait faire la commission. Au cas où vous ne deviez pas suivre la majorité de la commission et le Conseil d'Etat et proposer de renvoyer l'objet au Conseil d'Etat, la commission aurait non plus deux mais trois avis de droit à disposition pour se faire son opinion. Soit elle en conclurait, comme l'ont fait plusieurs aujourd'hui, que l'analyse est toujours la même et donc que les conclusions seraient les mêmes - mais on reviendrait au Grand Conseil avec le même décret -, soit la commission ferait la conclusion contraire au vu du nouvel avis de droit. C'est un choix qui est juridique, mais aussi un tout petit peu politique. Le droit n'est pas une science aussi précise que la physique, il laisse toujours une certaine marge d'interprétation. Cela conduirait ensuite à une nouvelle détermination du Conseil d'Etat, sauf erreur dans le cadre des mesures habituelles liées aux projets bis quand les positions entre la commission et le Conseil d'Etat divergent. Après, c'est la commission évidemment qui devrait juger si oui ou non, le nouvel avis de droit déposé hier changerait quelque chose à sa position. Les différentes personnes et membres de la commission qui se sont exprimés n'ont pas laissé entendre aujourd'hui que cela changerait grand-chose, mais évidemment que la commission a toute la liberté de faire les choses dans ce sens.

En ce qui concerne les contradictions entre les deux avis de droit qui ont été évoquées par le rapporteur de la minorité, il y en a effectivement quelques-unes, mais pas sur le principe de l'avis du Conseil d'Etat ni manifestement de celui de la majorité de la commission. En revanche, sur les effets partiels de l'article constitutionnel, et notamment sur les éléments de gratuité partielle pour des groupes ciblés de la population, les deux avis de droit n'arrivent pas exactement aux mêmes conclusions. Les deux permettent par contre de conclure qu'il est possible, dans certains cas, pour certains groupes particuliers, d'avoir soit des baisses de prix, soit la gratuité. C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat a proposé l'année dernière dans le cadre de la loi sur la mobilité, sans connaître le deuxième avis de droit qui ne fait que confirmer cette position, un article permettant ce genre d'élément, mais il s'agit encore une fois d'élément de gratuité partielle et pas de gratuité globale.

Il me semble que l'ensemble des autres remarques qui ont été faites ont fait l'objet de réponses dans le cadre de ma présentation d'entrée en matière et qu'il n'est pas nécessaire d'y revenir.

> L'entrée en matière n'est pas combattue, mais une proposition de renvoi de l'acte au Conseil d'Etat est soumise au Grand Conseil.

**Roulin Daphné** (VEA/GB, GL). La demande de renvoi est intitulée : "Demande de renvoi de la constatation de la validité de l'initiative constitutionnelle "Pour la gratuité des transports publics"".

"Nous demandons le renvoi de la constatation de la validité de l'initiative constitutionnelle "Pour la gratuité des transports publics" au Conseil d'Etat (art. 142 al. 1 LGC). Le but de cette demande de renvoi (art. 142 al. 2 LGC) vise à approfondir la question de la validité de l'initiative constitutionnelle "Pour la gratuité des transports publics". Certains aspects juridiques élémentaires et obligatoires n'ont jamais été examinés, ni par le Conseil d'Etat, ni par la commission parlementaire. En effet, la question de la validité de l'initiative constitutionnelle doit être examinée de manière globale avec l'ensemble de



l'ordre juridique, y compris les engagements internationaux de la Suisse, et non limitée à un seul article constitutionnel isolé (comme *in casu* l'art. 81a Cst.). De plus, il convient de répondre à la question : est-ce que l'initiative peut être interprétée de façon conforme au droit supérieur (ATF 145 I 167) ? De surcroît, le présent renvoi au Conseil d'Etat permettra de prendre connaissance plus amplement de l'avis de droit de Me Pierre Chiffelle et de requérir si nécessaire un avis de droit complémentaire qui examinera la question de la validité de l'initiative comme développé ci-dessus."

**Marmier Bruno** (VEA/GB, SC). Je souhaitais juste dire que malgré la présence dans nos rangs d'éminents juristes de tous bords politiques, le Grand Conseil a pris plusieurs décisions ces dernières années qui ont ensuite été invalidées par le Tribunal fédéral, notamment dans le cadre de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire et sur le droit de grève. La compatibilité au droit supérieur est une règle à géométrie assez variable, dans le sens qu'il ne s'agit pas d'une vérité scientifique. Je vous invite donc, chers collègues, à une certaine modération lorsqu'il s'agit de trancher sur la validité d'une initiative. L'intervention de M<sup>me</sup> la députée Daphné Roulin a démontré de manière très claire et compréhensible que certains aspects juridiques du droit supérieur n'ont pas été suffisamment approfondis.

> Au vote, la proposition de renvoi est refusée par 59 voix contre 37. Il n'y a aucune abstention.

*Ont voté pour le renvoi:*

Roulin Daphné (GL,VEA / GB), Vuilleumier Julien (FV,VEA / GB), Berset Alexandre (SC,VEA / GB), Mauron Pierre (GR,PS / SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VEA / GB), Hayoz Helfer Regula (LA,VEA / GB), Mesot Roland (VE,UDC / SVP), Clément Bruno (GR,VEA / GB), Pasquier Nicolas (GR,VEA / GB), Senti Julia (LA,PS / SP), Schmid Ralph Alexander (LA,VEA / GB), Stöckli Markus (SE,VEA / GB), Emonet Gaétan (VE,PS / SP), Vial Pierre (VE,PS / SP), Rey Benoît (FV,VEA / GB), Jaquier Armand (GL,PS / SP), Tritten Sophie (SC,VEA / GB), Berset Christel (FV,PS / SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS / SP), Raetzo Tina (BR,VEA / GB), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS / SP), Levrat Marie (GR,PS / SP), Marmier Bruno (SC,VEA / GB), Aebischer Eliane (SE,PS / SP), Bonny David (SC,PS / SP), Raetzo Carole (BR,VEA / GB), Savoy Françoise (SC,PS / SP), Moussa Elias (FV,PS / SP), Berset Solange (SC,PS / SP), Müller Chantal (LA,PS / SP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VEA / GB), Kubski Grégoire (GR,PS / SP), Galley Liliane (FV,VEA / GB), Zurich Simon (FV,PS / SP), Grossrieder Simone Laura (SE,VEA / GB), Hauswirth Urs (SE,PS / SP), Rey Alizée (SC,PS / SP). *Total: 37.*

*Ont voté contre le renvoi:*

Baeriswyl Laurent (SE,Le Centre / Die Mitte), Remy-Ruffieux Annick (GR,Le Centre / Die Mitte), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC / SVP), Zermatten Estelle (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Freiburghaus Andreas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Kaltenrieder André (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Schwander Susanne (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Morel Bertrand (SC,Le Centre / Die Mitte), Brodard Claude (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Dorthe Sébastien (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Schwaller-Merkle Esther (SE,Le Centre / Die Mitte), Baschung Carole (LA,Le Centre / Die Mitte), Menoud-Baldi Luana (GL,Le Centre / Die Mitte), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Morand Jacques (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Bürdel Daniel (SE,Le Centre / Die Mitte), Kolly Nicolas (SC,UDC / SVP), Aebischer Susanne (LA,Le Centre / Die Mitte), Repond Brice (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Sudan Stéphane (GR,Le Centre / Die Mitte), Dafflon Hubert (SC,Le Centre / Die Mitte), Lauber Pascal (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Dietrich Laurent (FV,Le Centre / Die Mitte), Wüthrich Peter (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Riedo Bruno (SE,UDC / SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC / SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC / SVP), Cotting Charly (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Esseiva Catherine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Glasson Benoît (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Collomb Eric (BR,Le Centre / Die Mitte), Galley Nicolas (SC,UDC / SVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,Le Centre / Die Mitte), de Weck Antoinette (FV,PLR/PVL / FDP/GLB), Dupré Lucas (GL,UDC / SVP), Bapst Pierre-Alain (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Julmy Markus (SE,Le Centre / Die Mitte), Jakob Christine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Zamofing Dominique (SC,Le Centre / Die Mitte), Barras Eric (GR,UDC / SVP), Fahrni Marc (VE,UDC / SVP), Fattebert David (GL,Le Centre / Die Mitte), Gobet Nadine (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Glauser Fritz (GL,PLR/PVL / FDP/GLB), Gaillard Bertrand (GR,Le Centre / Die Mitte), Beaud Catherine (GR,Le Centre / Die Mitte), Kolly Gabriel (GR,UDC / SVP), Pauchard Marc (VE,Le Centre / Die Mitte), Thévoz Ivan (BR,UDC / SVP), Boschung Bruno (SE,Le Centre / Die Mitte), Altermatt Bernhard (FV,Le Centre / Die Mitte), Dumas Jacques (GL,UDC / SVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Defferrard Francine (SC,Le Centre / Die Mitte), Brügger Adrian (SE,UDC / SVP), Michellod Savio (VE,PLR/PVL / FDP/GLB), Bapst Bernard (GR,UDC / SVP), Genoud (Braillard) François (VE,Le Centre / Die Mitte). *Total: 59.*

> La proposition de renvoi ayant été refusée, il est passé à la lecture des articles.

## Lecture des articles

I. Acte principal : Décret concernant la validité de l'initiative constitutionnelle « pour la gratuité des transports publics »

*Art. 1*

**Michellod Savio** (PLR/PVL/FDP/GLP, VE). Cet article est le cœur du débat que nous avons déjà eu aujourd'hui. Je n'ai rien à ajouter, si ce n'est que la commission, à sa majorité, vous invite à accepter l'article selon la version initiale du Conseil d'Etat.

**Moussa Elias** (PS/SP, FV). Je ne vais pas revenir sur tous les éléments discutés, si ce n'est pour confirmer que la minorité de la commission vous propose de modifier l'article 1, alinéa 1, de la manière suivante : "la validité de l'initiative constitutionnelle "Pour la gratuité des transports publics" est constatée". Je précise ici que la minorité de la commission vous soumet uniquement cet amendement et pas son amendement subsidiaire, comme il l'avait fait encore en commission, afin d'avancer avec le débat ainsi qu'avec le vote.

**Stiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement.** Zur Form: kein weiterer Kommentar. Und zum Inhalt gehe ich davon aus, dass wir das bereits ausführlich diskutiert haben beim Eintreten und kein weiterer Kommentar gegeben werden muss. Die Empfehlung des Staatsrates bleibt selbstverständlich die gleiche.

> Au vote, la proposition de minorité (constater la validité de l'initiative constitutionnelle), opposée à la version initiale du Conseil d'Etat, est refusée par 59 voix contre 37. Il n'y a aucune abstention.

*Ont voté pour la proposition de minorité:*

Roulin Daphné (GL,VEA / GB), Vuilleumier Julien (FV,VEA / GB), Berset Alexandre (SC,VEA / GB), Mauron Pierre (GR,PS / SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VEA / GB), Hayoz Helfer Regula (LA,VEA / GB), Clément Bruno (GR,VEA / GB), Pasquier Nicolas (GR,VEA / GB), Senti Julia (LA,PS / SP), Schmid Ralph Alexander (LA,VEA / GB), Stöckli Markus (SE,VEA / GB), Emonet Gaétan (VE,PS / SP), Vial Pierre (VE,PS / SP), Rey Benoît (FV,VEA / GB), Jaquier Armand (GL,PS / SP), Repond Brice (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Tritten Sophie (SC,VEA / GB), Berset Christel (FV,PS / SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS / SP), Raetzo Tina (BR,VEA / GB), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS / SP), Levrat Marie (GR,PS / SP), Marmier Bruno (SC,VEA / GB), Aebischer Eliane (SE,PS / SP), Bonny David (SC,PS / SP), Raetzo Carole (BR,VEA / GB), Savoy Françoise (SC,PS / SP), Moussa Elias (FV,PS / SP), Berset Solange (SC,PS / SP), Müller Chantal (LA,PS / SP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VEA / GB), Kubski Grégoire (GR,PS / SP), Galley Liliane (FV,VEA / GB), Zurich Simon (FV,PS / SP), Grossrieder Simone Laura (SE,VEA / GB), Hauswirth Urs (SE,PS / SP), Rey Alizée (SC,PS / SP). *Total: 37.*

*Ont voté pour la version initiale du Conseil d'Etat:*

Baeriswyl Laurent (SE,Le Centre / Die Mitte), Remy-Ruffieux Annick (GR,Le Centre / Die Mitte), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC / SVP), Zermatten Estelle (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Freiburghaus Andreas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Kaltenrieder André (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Schwander Susanne (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Morel Bertrand (SC,Le Centre / Die Mitte), Brodard Claude (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Dorthe Sébastien (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Mesot Roland (VE,UDC / SVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,Le Centre / Die Mitte), Baschung Carole (LA,Le Centre / Die Mitte), Menoud-Baldi Luana (GL,Le Centre / Die Mitte), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Morand Jacques (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Bürdel Daniel (SE,Le Centre / Die Mitte), Kolly Nicolas (SC,UDC / SVP), Aebischer Susanne (LA,Le Centre / Die Mitte), Sudan Stéphane (GR,Le Centre / Die Mitte), Dafflon Hubert (SC,Le Centre / Die Mitte), Lauber Pascal (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Dietrich Laurent (FV,Le Centre / Die Mitte), Wüthrich Peter (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Riedo Bruno (SE,UDC / SVP), Schnewly Achim (SE,UDC / SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC / SVP), Cotting Charly (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Esseiva Catherine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Glasson Benoît (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Collomb Eric (BR,Le Centre / Die Mitte), Galley Nicolas (SC,UDC / SVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,Le Centre / Die Mitte), de Weck Antoinette (FV,PLR/PVL / FDP/GLB), Dupré Lucas (GL,UDC / SVP), Bapst Pierre-Alain (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Julmy Markus (SE,Le Centre / Die Mitte), Jakob Christine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Zamofing Dominique (SC,Le Centre / Die Mitte), Barras Eric (GR,UDC / SVP), Fahrni Marc (VE,UDC / SVP), Fattebert David (GL,Le Centre / Die Mitte), Gobet Nadine (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Glauser Fritz (GL,PLR/PVL / FDP/GLB), Gaillard Bertrand (GR,Le Centre / Die Mitte), Beaud Catherine (GR,Le Centre / Die Mitte), Kolly Gabriel (GR,UDC / SVP), Pauchard Marc (VE,Le Centre / Die Mitte), Thévoz Ivan (BR,UDC / SVP), Boschung Bruno (SE,Le Centre / Die Mitte), Altermatt Bernhard (FV,Le Centre / Die Mitte), Dumas Jacques (GL,UDC / SVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Defferrard Francine (SC,Le Centre / Die Mitte), Brügger Adrian (SE,UDC / SVP), Michellod Savio (VE,PLR/PVL / FDP/GLB), Bapst Bernard (GR,UDC / SVP), Genoud (Brillard) François (VE,Le Centre / Die Mitte). *Total: 59.*

> Adopté selon la version initiale du Conseil d'Etat.

## II. Modifications accessoires

> Adoptées selon la version initiale du Conseil d'Etat.

## III. Abrogations accessoires

> Adoptées selon la version initiale du Conseil d'Etat.

## IV. Clauses finales

> Adoptées selon la version initiale du Conseil d'Etat.

## Titre et préambule

> Adoptés selon la version initiale du Conseil d'Etat.

> La lecture des articles est ainsi terminée. Il est passé au vote final.

## Vote final

> Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, sans modification, par 59 voix contre 36. Il n'y a aucune abstention.

### *Ont voté oui:*

Baeriswyl Laurent (SE,Le Centre / Die Mitte), Remy-Ruffieux Annick (GR,Le Centre / Die Mitte), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC / SVP), Zermatten Estelle (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Freiburghaus Andreas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Kaltenrieder André (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Schwander Susanne (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Morel Bertrand (SC,Le Centre / Die Mitte), Brodard Claude (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Dorthe Sébastien (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Mesot Roland (VE,UDC / SVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,Le Centre / Die Mitte), Baschung Carole (LA,Le Centre / Die Mitte), Menoud-Baldi Luana (GL,Le Centre / Die Mitte), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Morand Jacques (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Bürdel Daniel (SE,Le Centre / Die Mitte), Kolly Nicolas (SC,UDC / SVP), Aebischer Susanne (LA,Le Centre / Die Mitte), Repond Brice (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Sudan Stéphane (GR,Le Centre / Die Mitte), Dafflon Hubert (SC,Le Centre / Die Mitte), Lauber Pascal (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Dietrich Laurent (FV,Le Centre / Die Mitte), Wüthrich Peter (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Riedo Bruno (SE,UDC / SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC / SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC / SVP), Cotting Charly (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Esseiva Catherine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Glasson Benoît (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Collomb Eric (BR,Le Centre / Die Mitte), Galley Nicolas (SC,UDC / SVP), Doutaz Jean-Pierre (GR,Le Centre / Die Mitte), Dupré Lucas (GL,UDC / SVP), Bapst Pierre-Alain (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Julmy Markus (SE,Le Centre / Die Mitte), Jakob Christine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Zamofing Dominique (SC,Le Centre / Die Mitte), Barras Eric (GR,UDC / SVP), Fahrni Marc (VE,UDC / SVP), Fattebert David (GL,Le Centre / Die Mitte), Gobet Nadine (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Glauser Fritz (GL,PLR/PVL / FDP/GLB), Gaillard Bertrand (GR,Le Centre / Die Mitte), Beaud Catherine (GR,Le Centre / Die Mitte), Kolly Gabriel (GR,UDC / SVP), Pauchard Marc (VE,Le Centre / Die Mitte), Thévoz Ivan (BR,UDC / SVP), Boschung Bruno (SE,Le Centre / Die Mitte), Altermatt Bernhard (FV,Le Centre / Die Mitte), Dumas Jacques (GL,UDC / SVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Defferrard Francine (SC,Le Centre / Die Mitte), Brügger Adrian (SE,UDC / SVP), Michellod Savio (VE,PLR/PVL / FDP/GLB), Bapst Bernard (GR,UDC / SVP), Genoud (Braillard) François (VE,Le Centre / Die Mitte).

*Total: 59.*

### *Ont voté non:*

Roulin Daphné (GL,VEA / GB), Vuilleumier Julien (FV,VEA / GB), Berset Alexandre (SC,VEA / GB), Mauron Pierre (GR,PS / SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VEA / GB), Hayoz Helfer Regula (LA,VEA / GB), Clément Bruno (GR,VEA / GB), Pasquier Nicolas (GR,VEA / GB), Senti Julia (LA,PS / SP), Schmid Ralph Alexander (LA,VEA / GB), Stöckli Markus (SE,VEA / GB), Emonet Gaétan (VE,PS / SP), Vial Pierre (VE,PS / SP), Rey Benoît (FV,VEA / GB), Jaquier Armand (GL,PS / SP), Tritten Sophie (SC,VEA / GB), Berset Christel (FV,PS / SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS / SP), Raetzo Tina (BR,VEA / GB), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS / SP), Levrat Marie (GR,PS / SP), Marmier Bruno (SC,VEA / GB), Aebischer Eliane (SE,PS / SP), Bonny David (SC,PS / SP), Raetzo Carole (BR,VEA / GB), Savoy Françoise (SC,PS / SP), Moussa Elias (FV,PS / SP), Berset Solange (SC,PS / SP), Müller Chantal (LA,PS / SP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VEA / GB), Kubski Grégoire (GR,PS / SP), Galley Liliane (FV,VEA / GB), Zurich Simon (FV,PS / SP), Grossrieder Simone Laura (SE,VEA / GB), Hauswirth Urs (SE,PS / SP), Rey Alizée (SC,PS / SP). *Total: 36.*

## Postulat 2021-GC-70

### Liaison directe Fribourg-Bulle (métro-train-tram)

---

Auteur-s:	<b>Mauron Pierre</b> (PS/SP, GR) <b>Wicht Jean-Daniel</b> (PLR/PVL/FDP/GLP, SC)
Représentant-e du gouvernement:	<b>Steiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement</b>
Dépôt:	<b>19.05.2021</b> (BGC mai 2021, p. 1736)
Développement:	<b>19.05.2021</b> (BGC mai 2021, p. 1736)
Réponse du Conseil d'Etat:	<b>15.03.2022</b> (BGC mai 2022, p. 1566)

---

#### Prise en considération

**Mauron Pierre** (PS/SP, GR). Après ce débat nourri, revenons à quelque chose de plus pragmatique, de plus consensuel où, je l'espère, tous les partis avanceront dans la même direction, à savoir celle du développement de notre canton.

Que peut-on observer depuis quelques années ? La population du district de la Gruyère est passée de 32 000 personnes en 1990 à 55 000 aujourd'hui, et entre 73 000 et 81 000 en 2050. En Veveyse, cela a quasiment triplé, à savoir 10 000 en 1990 avec des prévisions à 27 000 en 2050. Dans la Sarine, 74 000 en 1990 et 126 000 dans un très proche avenir.

Ce que nous voyons, c'est que le problème démographique devra être réglé et aujourd'hui, nous faisons encore face à un autre problème, le problème climatique. On a parlé avant de décarbonisation dans les transports en commun, de faire en sorte que les gens prennent moins la voiture, peut-être moins le bus, pour régler un des problèmes majeurs de notre civilisation.

Qu'a fait Fribourg durant ces 50 dernières années au niveau de ce développement par rail ? J'ai envie de répondre qu'hormis quelques améliorations de gares, il n'y a rien eu du tout. Il y a eu, en 1982, l'autoroute ; il y a eu des routes de contournement, un Pont de la Poya, une H189, pendant que nos cantons voisins, le canton de Vaud par exemple, créait un M2, un métro qui, aujourd'hui, justifie son utilité ; on ne voit pas comment on pourrait vivre sans.

Le problème que l'on a encore, c'est qu'il y a une liaison entre les deux principales agglomérations du canton, à savoir la région du Grand Fribourg et la région gruérienne autour de Bulle, qui n'est pas reliée directement par la voie ferroviaire. Vous allez nous traiter de fous peut-être, mais je vous dirais que ceux qui ont construit le barrage de Rossens en 1945 l'étaient aussi. Et peut-être ceux qui ont construit la ligne Lausanne-Echallens, puis Lausanne-Echallens-Bercher en 1870 l'étaient aussi.

Il est absolument nécessaire pour les générations à venir qu'une ligne ferroviaire relie directement la capitale au sud du canton, pour être développée ensuite également avec les axes Fribourg-Bulle et Châtel-st-Denis-Vevey. Sauf erreur, il y a déjà des discussions qui sont menées là-bas pour refaire en sorte que le Train des vignes soit à nouveau fonctionnel.

Nous avons absolument cette nécessité. Nous devons savoir si ce projet est faisable, quel est son coût, quelle est la durée possible d'un chantier, quel est le bassin de population nécessaire pour que cela fonctionne au niveau du transport, en vue de positionner ce canton pour les générations futures et non pas de rester, comme nous le faisons toujours, à nos routes de contournement qui ne résolvent en rien les problèmes de mobilité et en rien les problèmes climatiques que nous rencontrons. Ces voies ferrées sont le futur, elles sont nécessaires pour l'avenir et, à l'instar du Conseil d'Etat qui, je l'espère, apportera des réponses à ces questions, je vous demande également de bien vouloir accepter ce postulat.

**Glasson Benoît** (PLR/PVL/FDP/GLP, GR). Le postulat demandant une ligne ferroviaire reliant Bulle à Fribourg a tout son sens. Afin de motiver les citoyens à utiliser les transports publics, il est préférable de mettre en place ces derniers avant d'augmenter le prix de l'essence pour décourager l'automobiliste.

J'ai pris une carte topographique du canton afin d'imaginer un tracé, et j'ai juste pu constater que le défi était aussi compliqué qu'intéressant. L'étude doit aller au-delà d'une ligne reliant les capitales. Les dessertes des vallées et villages alentours ainsi que la problématique du parking dans les gares, doivent faire partie du projet afin que l'offre soit complète.

Tout en espérant que la population n'augmente pas aussi rapidement que le prédit l'étude, le groupe PLR-PVL soutient ce postulat.

**Berset Alexandre** (VEA/GB, SC). Je n'ai pas de lien d'intérêt particulier à déclarer en rapport avec ce postulat, si ce n'est que je me déplace souvent en transports publics entre Bulle et Fribourg.

Le groupe VERT·E·S et allié·e·s a pris connaissance avec intérêt du postulat "Liaison directe Fribourg-Bulle, métro, train, tram". Afin de réduire au plus vite les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances de la mobilité individuelle motorisée, notre groupe soutient pleinement le développement des réseaux de transports publics dans le canton. Les liaisons existantes

entre Bulle et Fribourg par le Regio Express et par bus ne sont actuellement pas toujours compétitives, en termes de durée de trajet, par rapport à la voiture. Afin d'encourager les pendulaires préférant la flexibilité de la mobilité individuelle, il convient en effet de réduire encore davantage ce temps de parcours.

Dans ce sens, le nouveau tracé du Regio Express Bulle-Romont-Fribourg évoqué dans la réponse du Conseil d'Etat, et qui permettra une réduction de la durée de ce voyage, est réjouissant. Il convient toutefois de poursuivre les réflexions et d'explorer d'autres pistes. Pour faire écho aux propos du député Mauron, investir dans de nouvelles routes de contournement peut s'apparenter à investir dans de nouvelles cabines téléphoniques publiques. Investir dans le développement du réseau de transports publics entre les agglomérations, c'est se tourner vers l'avenir.

Dans ce sens, le groupe VERT·E·S et allié·e·s est favorable à la réalisation d'une étude de faisabilité concernant la création d'une ligne ferroviaire plus directe entre Fribourg et Bulle, avec la possibilité pragmatique d'échelonner le développement de cette ligne dans le temps et en fonction des besoins.

Notre groupe aimerait encore souligner l'importance de ne pas défavoriser la desserte en transports publics dans les zones périphériques. En effet, en campagne fribourgeoise, un potentiel non négligeable de transfert modal existe encore. Afin d'encourager les habitants et habitantes des périphéries à utiliser les transports publics, il convient de proposer une offre suffisamment dense ainsi que les infrastructures facilitant l'accès aux arrêts de bus ou gare, tel que les parkings relais.

Les liaisons entre les agglomérations ne doivent pas non plus détourner l'importance de développer les réseaux de tram ou bus à l'intérieur des agglomérations.

Pour terminer, notre groupe souligne encore que si la durée des trajets et la densité du réseau sont des paramètres importants permettant de favoriser le transfert modal, le coût des transports publics à la charge des utilisateurs et utilisatrices en est certainement un autre. Sur ce dernier point, le débat démocratique populaire n'aura malheureusement pas lieu.

Sur ces considérations, le groupe VERT·E·S et allié·e·s soutient ce postulat à l'unanimité.

**Fattebert David** (*Le Centre/Die Mitte, GL*). Mes liens d'intérêts avec ce sujet : je suis cheminot, employé en chef aux CFF et je prends la parole en tant que rapporteur du groupe le Centre.

Le débat précédent l'a confirmé : la mobilité est un enjeu majeur pour la qualité de vie de nos citoyens, ainsi que pour l'attractivité économique de notre canton. Je salue la proposition faite par les postulants d'élargir les réflexions pour les lignes de transport urbaines et interurbaines. L'idée de construire une nouvelle ligne ferroviaire de Fribourg à Bulle serait financée, de par la loi, au travers des étapes d'aménagement du réseau que la Confédération met en œuvre environ tous les 10 ans. Le prochain programme sera élaboré dans les années à venir, pour une réalisation à l'horizon 2050 environ. Ainsi, c'est le moment opportun de se poser les questions de comment le canton de Fribourg imagine sa mobilité du futur et quelles seront les infrastructures nécessaires. Le seul hic dans tout ça, c'est que tous les cantons se font ces réflexions à l'heure actuelle. Il y aura donc foison de propositions de réalisations. Nous serons notamment en concurrence avec des projets d'amélioration des liaisons entre les grandes agglomérations du pays. Au final, la Confédération ne présentera qu'une liste restreinte de projets au Parlement fédéral. Le facteur coûts/utilité est prépondérant pour la priorisation.

Comme je l'ai dit en introduction, c'est le bon moment pour étudier toutes les idées. Néanmoins, il faudra ensuite rapidement faire nos propres choix au niveau cantonal, en évaluant les chances de réalisation de chaque projet. C'est seulement en concentrant nos forces sur un seul projet majeur, qui en plus permettrait d'obtenir l'appui des autres cantons, que nous maximiserons la probabilité d'obtenir la manne fédérale. Ne courons pas tous les lièvres à la fois. Il serait dommage de se retrouver, comme on dit, "pomme avec le bourg".

Personnellement, je suis convaincu que le canton de Fribourg pourrait jouer une belle carte, en s'engageant avec les cantons voisins, pour une ligne Lausanne-Berne plus performante et permettant par là-même d'obtenir des améliorations pour l'ensemble des régions fribourgeoises.

Sur ces considérations, le groupe le Centre soutiendra le postulat, ceci dans l'esprit d'ouvrir le champ des possibles, tout en restant bien conscient que les enjeux de mobilité dépassent largement les frontières cantonales.

**Kolly Nicolas** (*UDC/SVP, SC*). Je serai court - de toute manière, plus grand monde écoute. Il ne faut se priver d'aucune réflexion et le groupe de l'Union démocratique du centre acceptera ce postulat en espérant que le rapport qui en sortira ne proposera pas une gratuité de cette nouvelle ligne de transports publics.

**Wicht Jean-Daniel** (*PLR/PVL/FDP/GLP, SC*). En tant que co-postulant, je tiens à vous remercier de votre soutien à notre postulat. Les rêves deviennent parfois réalité. Certes, il faudra du temps.

Je déclare mes liens d'intérêts par rapport à ce postulat : je suis directeur de la Fédération fribourgeoise des entrepreneurs, dont les entrepreneurs sont là pour réaliser les infrastructures nécessaires et commandées par les maîtres d'ouvrage publics,

que ce soient des routes de contournement ou des lignes ferroviaires. C'est effectivement nous-mêmes, le Grand Conseil, qui pourrons décider à l'avenir, puis nos concitoyens.

Voir loin, commander court, c'est une méthode que j'ai appliquée durant de nombreuses années en tant qu'ancien commandant militaire. Développer une future ligne par étapes a du sens. Soyons donc visionnaires et étudions des solutions d'avenir pour notre canton.

Je vous remercie encore de soutenir ce postulat et vous invite, tout à l'heure, à voter oui.

**Steiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement.** Le Conseil d'Etat a pris connaissance du postulat Mauron-Wicht avec beaucoup d'intérêt. Il recommande de l'accepter, dans la mesure où cela s'inscrit dans une volonté du Conseil d'Etat actuel de faire un certain travail de rattrapage. Le député Mauron a évoqué les décennies écoulées. Le Conseil d'Etat souhaite ne pas trop traiter ces dernières, mais plutôt voir quels sont les besoins du canton de Fribourg en termes de transports publics pour l'avenir. Quand on parle d'infrastructures ferroviaires, plusieurs éléments à court terme sont d'ores et déjà prévus et sont évoqués dans la réponse du Conseil d'Etat, alors que d'autres non. Le député Mauron a évoqué le Train des vignes : parfois, avec de petits investissements sur un petit aiguillage, hors canton par ailleurs, on peut néanmoins provoquer des effets intéressants pour le canton. C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat s'investit depuis un certain temps avec succès auprès des CFF dans de petites modifications techniques qui devraient permettre de développer une offre de trains allant directement vers le Chablais. On a déjà quelques trains isolés qui vont à Verbier, qui nous permettent de couvrir ou de tenter d'influencer un tout petit peu la part modale dans le domaine touristique. Ce sont des choses intéressantes et des projets pilotes. Les CFF font ici preuve d'ouverture aussi. Je pars du fait que la sensibilité des cadres des CFF pour ces choses-là a aussi aidé.

Nous avons d'autres projets de nouvelles gares, que ce soit à Avry ou à Agy, deux infrastructures importantes qui devront permettre de développer l'offre, notamment pour la cadence au quart d'heure dans l'Agglo, et dont nous attendons un impact important sur la part modale dans l'agglomération de Fribourg.

Nous avons aujourd'hui des choses dont on parle encore assez peu en public, même si elles sont assez anciennes : ce sont les projets, évoqués par le député Fattebert, qui sont à l'origine de l'accélération de la ligne Berne-Lausanne pour arriver à faire partir les trains au zéro et les faire arriver au zéro avec les petites minutes de battement de Berne et Lausanne. Ce sont des projets qui datent de plusieurs décennies et qui n'ont pas été réalisés dans les temps promis, il y a un certain temps, à la population. Nous sommes aujourd'hui en train de travailler avec les CFF et avec l'Office fédéral des transports sur de nouveaux projets d'accélération. Le principal objectif n'est pas tellement d'accélérer, mais de stabiliser le réseau au niveau suisse. C'est extrêmement important, au vu des défis qui nous attendent ces prochains temps, avec un réseau qui n'est pas en très bon état en Suisse occidentale. Cela va nous causer passablement de soucis, avec la volonté de le rendre suffisamment bon d'ici 2035, non seulement pour assumer ce qu'il fait aujourd'hui, mais aussi pour assumer du trafic supplémentaire avec les grands chantiers qui nous attendent, notamment en gares de Lausanne et de Genève, qui vont impacter le transport ferroviaire dans toute la Suisse occidentale.

Le projet de tunnels à un ou plusieurs endroits entre Fribourg et Lausanne avance. Des études devraient être prêtes d'ici la fin de l'année. Nous avons eu les premiers échanges avec des représentants d'autres cantons, notamment de toute la Suisse occidentale, mais aussi des cantons de Lucerne et de Bâle, parce qu'avec l'état actuel des lignes ferroviaires en Suisse en général, et tout particulièrement en Suisse occidentale, il y a aura des réflexions au niveau fédéral pour renforcer les investissements dans des infrastructures ferroviaires qui ne sont pas en marche actuellement, soit des chantiers qui permettent d'avancer dans la réalisation de structures supplémentaires sans perturber le travail et le trafic au quotidien. C'est une chance pour le canton de Fribourg. Je pars aujourd'hui du fait, avec un certain optimisme, que nous avons le potentiel d'accélérer de quelques années, voire plus si tout se passe bien, les chantiers à l'origine prévus pour 2045-2050. Effectivement, le député Fattebert l'a évoqué, il y a un petit risque de concurrence entre les différents projets. Nous, les cantons romands, sommes actuellement tous ensemble derrière le projet de la ligne Berne-Fribourg-Lausanne, et tout particulièrement Fribourg-Lausanne. Ainsi, nous avons pu gagner 100 millions de francs au Parlement fédéral, en alliance avec la Suisse orientale. Nous en avons discuté au Conseil d'Etat, mais ce n'était pas une raison pour ne pas dire oui au postulat. Cela étant, il ne faut pas courir tous les lièvres à la fois, mais il faut prévoir les lièvres suivants qu'on courra à différentes étapes de l'Histoire. Cela paraît toujours un peu étrange. On a l'habitude en politique de discuter de l'année qui vient, de l'année budgétaire, du 31 décembre de la même année parce que c'est là que les comptes se bouclent, mais en infrastructures ferroviaires, on est sur des temporalités complètement différentes. C'est aujourd'hui que les cantons doivent réussir à planter des clous pour le Message intermédiaire de la Confédération qui va paraître cet été. Les étapes suivantes seront la consultation, puis la décision l'année prochaine : oui ou non à des infrastructures qui se construiront à la fin de la première moitié du siècle actuel, soit loin. Les choses qui se construiront juste après la fin de la première moitié du siècle actuel commencent à se penser maintenant. Les gens qui les pensent maintenant ne les auront pas respectivement une à deux générations plus tard, les choses ne se feront

pas. C'est un peu inhabituel de penser dans des temporalités pareilles, mais on est obligé de le faire si on veut penser à ce que sera le canton pour nos enfants et nos petits-enfants, en espérant que nous aurons fait quelque chose pour le climat.

Dans ce sens-là, le Conseil d'Etat estime qu'il est tout à fait utile de faire une étude, telle que la proposent les députés Mauron et Wicht, pour examiner non pas simplement le lien entre Fribourg et Bulle, mais aussi, comme plusieurs l'ont évoqué, dont le député Glasson, les liens avec l'ensemble du réseau ferroviaire de notre canton. Après, cela peut être un trait que l'on tire entre Fribourg et Bulle, ou ce seront peut-être des traits que l'on tirera depuis une ligne existante vers Bulle. Il y a toute une série de variantes qui sont possibles. On peut rappeler, pour l'anecdote, que l'Histoire a quelque chose de cyclique. Pour les personnes qui s'intéressent à l'histoire ferroviaire, il y avait des concessions à différents endroits du canton, soit entre Bulle et Fribourg, mais aussi entre Fribourg et le Lac Noir. L'Histoire nous rattrape parfois.

Sur ces paroles, je vous remercie de suivre la position du Conseil d'Etat.

> Au vote, la prise en considération de ce postulat est acceptée par 87 voix contre 3. Il n'y a aucune abstention.

*Ont voté oui:*

Roulin Daphné (GL,VEA / GB), Vuilleumier Julien (FV,VEA / GB), Baeriswyl Laurent (SE,Le Centre / Die Mitte), Remy-Ruffieux Annick (GR,Le Centre / Die Mitte), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC / SVP), Zermatten Estelle (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Berset Alexandre (SC,VEA / GB), Freiburghaus Andreas (SE,PLR/PVL / FDP/GLB), Kaltenrieder André (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Mauron Pierre (GR,PS / SP), Schwander Susanne (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VEA / GB), Morel Bertrand (SC,Le Centre / Die Mitte), Brodard Claude (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Hayoz Helfer Regula (LA,VEA / GB), Mesot Roland (VE,UDC / SVP), Clément Bruno (GR,VEA / GB), Schwaller-Merkle Esther (SE,Le Centre / Die Mitte), Baschung Carole (LA,Le Centre / Die Mitte), Menoud-Baldi Luana (GL,Le Centre / Die Mitte), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Pasquier Nicolas (GR,VEA / GB), Morand Jacques (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Senti Julia (LA,PS / SP), Schmid Ralph Alexander (LA,VEA / GB), Stöckli Markus (SE,VEA / GB), Kolly Nicolas (SC,UDC / SVP), Emonet Gaétan (VE,PS / SP), Vial Pierre (VE,PS / SP), Rey Benoît (FV,VEA / GB), Jaquier Armand (GL,PS / SP), Aebischer Susanne (LA,Le Centre / Die Mitte), Repond Brice (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Sudan Stéphane (GR,Le Centre / Die Mitte), Tritten Sophie (SC,VEA / GB), Dafflon Hubert (SC,Le Centre / Die Mitte), Lauber Pascal (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Dietrich Laurent (FV,Le Centre / Die Mitte), Berset Christel (FV,PS / SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS / SP), Raetzo Tina (BR,VEA / GB), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS / SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Riedo Bruno (SE,UDC / SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC / SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC / SVP), Cotting Charly (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Esseiva Catherine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Glasson Benoît (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Collomb Eric (BR,Le Centre / Die Mitte), Galley Nicolas (SC,UDC / SVP), Levrat Marie (GR,PS / SP), Doutaz Jean-Pierre (GR,Le Centre / Die Mitte), de Weck Antoinette (FV,PLR/PVL / FDP/GLB), Dupré Lucas (GL,UDC / SVP), Aebischer Eliane (SE,PS / SP), Bonny David (SC,PS / SP), Raetzo Carole (BR,VEA / GB), Bapst Pierre-Alain (SC,PLR/PVL / FDP/GLB), Julmy Markus (SE,Le Centre / Die Mitte), Jakob Christine (LA,PLR/PVL / FDP/GLB), Zamofing Dominique (SC,Le Centre / Die Mitte), Fahrni Marc (VE,UDC / SVP), Savoy Françoise (SC,PS / SP), Fattebert David (GL,Le Centre / Die Mitte), Gobet Nadine (GR,PLR/PVL / FDP/GLB), Gaillard Bertrand (GR,Le Centre / Die Mitte), Beaud Catherine (GR,Le Centre / Die Mitte), Kolly Gabriel (GR,UDC / SVP), Pauchard Marc (VE,Le Centre / Die Mitte), Michellod Savio (VE,PLR/PVL / FDP/GLB), Boschung Bruno (SE,Le Centre / Die Mitte), Dumas Jacques (GL,UDC / SVP), Berset Solange (SC,PS / SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/PVL / FDP/GLB), Defferrard Francine (SC,Le Centre / Die Mitte), Brügger Adrian (SE,UDC / SVP), Müller Chantal (LA,PS / SP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VEA / GB), Kubski Grégoire (GR,PS / SP), Galley Liliane (FV,VEA / GB), Zurich Simon (FV,PS / SP), Grossrieder Simone Laura (SE,VEA / GB), Hauswirth Urs (SE,PS / SP), Rey Alizée (SC,PS / SP), Bapst Bernard (GR,UDC / SVP), Genoud (Brillard) François (VE,Le Centre / Die Mitte). *Total: 87.*

*Ont voté non:*

Bürdel Daniel (SE,Le Centre / Die Mitte), Barras Eric (GR,UDC / SVP), Thévoz Ivan (BR,UDC / SVP). *Total: 3.*

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

## **Divers 2013-GC-41**

### **Clôture de la session**

---

**Président du Grand Conseil.** Je vous remercie toutes et tous pour votre active participation. Je clos cette session et vous donne rendez-vous ici-même à la session de juin prochain. A défaut d'avoir fait une pause-café, profitez de l'apéro ! Je vous souhaite une belle fin de journée.

—

> La séance est levée à 11 h 24.

*Le Président:*

**Jean-Pierre DOUTAZ**

*Les Secrétaires:*

**Mireille HAYOZ**, *secrétaire générale*

**Alain RENEVEY**, *secrétaire parlementaire*