

Séance de relevée, lundi 25 juin 2018

Présidence de M. Markus Ith, président

SOMMAIRE: Projet de décret 2018-DAEC-61: Crédit d'engagement pour la contribution de l'Etat de Fribourg au réaménagement de la jonction autoroutière de Matran; entrée en matière, lecture des articles et vote final. – Projet de décret 2018-DAEC-54: Crédit d'engagement pour les travaux de réfection et de réaménagement du tronçon de route cantonale entre Riederberg et Bösingen; entrée en matière, première et deuxième lectures; vote final. – Rapport 2018-DAEC-72: Métrocâble entre la gare de Fribourg, l'HFR et la sortie autoroutière à Villars-sur-Glâne (rapport sur postulat 2015-GC-33); discussion. – Postulat 2017-GC-169: Inventaire des mesures à prendre et stratégie de l'Etat concernant le patrimoine historique du canton de Fribourg; prise en considération. – Clôture de la session.

La séance est ouverte à 18h00.

Présence de 76 députés; absents: 34.

Sont absents avec justifications: MM. et M^{mes} Antoinette Badoud, Gabrielle Bourguet, Daniel Bürdel, Nicolas Bürigger, Eric Collomb, Hubert Dafflon, Laurent Dietrich, Jean-Pierre Doutaz, Xavier Ganioz, Johanna Gapany, Giovanna Garghentini Python, Benjamin Gasser, Paola Ghelmini Krayenbühl, Madeleine Hayoz, Rudolf Herren-Rutschi, Gabriel Kolly, Bernadette Mäder-Brühlhart, Bruno Marmier, Nicolas Pasquier, Chantal Pythoud-Gaillard, Nicolas Repond, Benoît Rey, Marie-France Roth Pasquier, Philippe Savoy, Ralph Alexander Schmid, Erika Schnyder, Susanne Schwander, Katharina Thalmann-Bolz et Peter Wüthrich.

Sans justification: M^{mes} et MM. Marc-Antoine Gamba, Bernadette Hänni-Fischer, Nicole Lehner-Gigon, Jacques Morand et Thomas Rauber.

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

Le Président. Wir sehen, dass es sich nicht eingebürgert hat, dass wir die ergänzenden Sitzungen definitiv eintragen. Aber es soll ja auch eine Ausnahme bleiben.

Aufgrund der langen Entschuldigungsliste erübrigen sich meine Mitteilungen – ich habe keine –, so dass wir direkt zu Punkt 2 unserer Tagesordnung kommen können.

Projet de décret 2018-DAEC-61 Crédit d'engagement pour la contribution de l'Etat de Fribourg au réaménagement de la jonction autoroutière de Matran¹

Rapporteur: **Jean-Daniel Wicht** (PLR/FDP, SC).

Commissaire: **Jean-François Steiert**, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

Entrée en matière

Le Rapporteur. Cette jonction de Matran a été mise en service en même temps que le premier tronçon autoroutier dans notre canton, en 1971. On parlait à l'époque de l'autoroute ABC, Amsterdam-Bâle-Corpataux. L'Office fédéral des routes a prévu le réaménagement de cette jonction car sa capacité arrive à saturation aujourd'hui. Le canton est associé à ce projet, comme d'ailleurs la commune de Matran. Le réaménagement doit permettre de recevoir le trafic actuel et son augmentation jusqu'à l'horizon 2040. Il prend en compte la future route de contournement Marly-Matran. Le projet prévoit une augmentation du gabarit routier par l'adjonction de voies supplémentaires, de trottoirs, d'aménagements cyclables et d'arrêts de bus. Le pont qui enjambe actuellement l'autoroute sera remplacé par un ouvrage plus large. Le tourner gauche, lorsque vous venez de Romont pour prendre l'autoroute en direction de Berne, sera remplacé par la création d'une nouvelle bretelle autoroutière côté Alpes. Les deux giratoires existants de part et d'autre de l'autoroute seront transformés en carrefours à feux. Les carrefours de la jonction seront également équipés de feux, ce qui peut souvent surprendre, mais lorsque nous avons un déséquilibre entre les branches d'un carrefour, le système à feux est plus performant que le giratoire. La chaussée sera revêtue d'un revêtement phonoabsorbant.

Le début des travaux est planifié pour 2022, durée de trois ans, coût: 44 millions. La participation de la commune de

¹ Message et préavis pp. 2237ss.

Matran et de l'Etat s'élèvera à 17% de la facture totale; la part cantonale devrait s'élever à 6 700 000 frs, crédit demandé ce soir. En séance du 28 mai 2018 la Commission des routes et cours d'eau du canton a accepté, au vote final, à l'unanimité ce crédit d'engagement et la Commission vous demande d'en faire de même.

Le Commissaire. Angesichts des ausführlichen Berichts des Kommissionberichterstatters enthalte ich mich zur Zeit jeder zusätzlicher Bemerkung.

Brodard Claude (PLR/FDP, SC). La Commission des finances et de gestion s'est réunie le 6 juin pour l'examen du décret pour la contribution du canton au réaménagement de la jonction autoroutière de Matran. Le coût du projet d'aménagement routier s'élève au total à près de 42 millions, financés à raison de 83% par la Confédération et 17% par l'Etat et la commune de Matran, selon une convention provisoire passée entre les parties. Votre Commission des finances et de gestion vous recommande à l'unanimité d'accepter, sous l'angle financier, le décret en question pour la part cantonale fixée à 6 700 000 frs.

Bonny David (PS/SP, SC). Je suis membre de la Commission des routes et cours d'eau ainsi que membre du CoPil Marly-Matran et, habitant Sarine-Ouest, j'utilise fréquemment cette jonction.

C'est donc avec un très grand soulagement que nous avons accueilli ce projet de décret. En effet, soucieux de la situation très difficile et précaire de la circulation autour de la jonction de l'autoroute A12, nous sommes intervenus avec mon collègue Benoît Piller par une question il y a une année précisément. Nous évoquions la saturation de la circulation de plus en plus marquée à cette jonction et nous demandions l'échéancier de son réaménagement à Matran. Nous avons appris dans la réponse du Conseil d'Etat que les travaux allaient débiter en 2023, le planning des travaux de la jonction de Matran étant coordonné au projet de liaison Marly-Matran. Aujourd'hui, enfin nous constatons avec ce message que le projet de réaménagement de la jonction autoroutière de Matran avance du côté de la Confédération et c'est réjouissant. De plus les travaux pourraient même démarrer en 2022. Dans le cadre de ce réaménagement nous demandons au canton d'être vigilant – et nous avons beaucoup discuté en Commission – quant au sort réservé à la mobilité douce, aux piétons et aux cyclistes dans cette zone qui est fort chargée en automobiles et en camions, de même que de tenir compte, dans le flux de la circulation, du futur développement de la zone mixte d'Avry-Centre.

Le groupe socialiste demande au Conseil d'Etat de peser de toute son influence pour obtenir un début des travaux en 2022 et s'il est possible de les réaliser en moins de 3 ans comme mentionné dans le message afin de réduire au maximum la perturbation dans cette région. Pour ceux qui connaissent

cette jonction. Ce sera extrêmement pénible. Ce projet est essentiel dans la région et doit être réalisé au plus vite.

Je termine mon intervention avec une petite question. Est-ce que le projet autoroutier présenté dans ce message est toujours bien coordonné avec la réalisation de la route Marly-Matran comme cela fut répondu à notre question en 2017? Et pour que l'on ne soit pas venu pour rien, est-ce que M. le Conseiller d'Etat peut nous donner quelques nouvelles de cette liaison?

Pour conclure, le groupe socialiste vous invite à accepter sans réserve ce crédit d'engagement concernant la contribution de l'Etat de Fribourg.

Kolly René (PLR/FDP, SC). Je suis membre du CoPil de Marly-Matran et un usager régulier de cette jonction qui draine une partie du trafic routier du plateau du Mouret.

Le groupe libéral-radical a étudié avec attention ce message accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour la contribution de l'Etat au réaménagement de cette jonction. Nous relevons bien-sûr la nécessité d'aménager cette jonction et de l'adapter à l'évolution du trafic cette zone commerciale d'importance cantonale. La jonction est à relier au réseau routier cantonal de l'Etat de Fribourg qui est bien-sûr associé au projet, ainsi que la commune de Matran, pour son réseau communal ainsi que pour ses aménagements édilitaires sur cette jonction. D'une pierre trois coups, c'est bien. Ce projet s'inscrit aussi dans la volonté de l'Etat d'adapter les infrastructures, de favoriser la mobilité durable et de garantir la sécurité. Il va aussi permettre d'absorber le trafic du développement de l'urbanisation locale et régionale et surtout absorber le trafic futur généré par la liaison Marly-Matran. Avec un financement de 83% par la Confédération, ce projet satisfait en tous points aux objectifs de fonctionnement de cette jonction autoroutière en intégrant la planification de l'aménagement local et régional ainsi que la future liaison Marly-Matran.

Avec ces considérations le groupe libéral-radical soutient unanimement ce crédit et vous demande d'en faire de même.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Le groupe démocrate-chrétien est bien-sûr favorable à ce projet, un projet que l'on attend depuis bien longtemps. L'économie l'attend aussi étant donné qu'on sait que si nos entreprises sont chaque fois prises dans les bouchons le matin ou la journée, ils ne peuvent pour l'instant pas travailler et je pense qu'il est favorable à notre économie d'avoir enfin la ceinture de Fribourg un peu désengorgée, du moins à cet endroit-là. Pour l'instant on espère que cela se passera plus tard pour les autres endroits de la ceinture de Fribourg.

On remarque aussi que cette jonction doit être faite rapidement parce qu'on sait que l'on ne pourra pas faire la route Marly-Matran avant que cette jonction ne soit faite. On

exhorte donc le canton à inciter aussi la Confédération à être rapide et voir s'il est possible de le faire rapidement. On n'a aucune garantie sur le calendrier qui est donné aujourd'hui par la Confédération et on voit qu'il est nécessaire encore de voir si on peut le faire le plus rapidement possible. On demande aussi une vision peut-être à long terme pour la mobilité douce et surtout pour les piétons à cette endroit-là. On voit qu'aujourd'hui ils ont été pris en compte, mais je pense qu'il est nécessaire d'avoir avec une autre vision, une vision à long terme. On sait qu'il y a d'autres constructions qui se feront. Il y a Avry-Centre qui va se déplacer et il y aura aussi des liaisons qui vont se faire pour les piétons qui n'existent pas aujourd'hui étant donné qu'il n'y a pas de trottoirs à cet endroit-là. On doit avoir une vision à long terme et je pense qu'éventuellement un passage pour piétons sous la route serait une des possibilités de fluidifier la circulation à cet endroit. Le groupe démocrate-chrétien soutiendra ce projet et vous en remercie.

Bertschi Jean (*UDC/SVP, GL*). Je suis membre de la Commission des routes. La jonction autoroutière se trouve au sud de l'agglomération fribourgeoise. Elle est un point de convergence de plusieurs axes routiers cantonaux et une liaison transversale entre les autoroutes N1 et N12. Elle dessert les localités aux alentours ainsi qu'une importante zone commerciale. Le réaménagement de la jonction doit permettre d'absorber le trafic jusqu'à l'horizon de planification 2040, en tenant compte de l'urbanisation locale et régionale ainsi que la future liaison Marly–Matran.

Le groupe de l'Union démocratique du centre est conscient de la nécessité de cet ouvrage et vous propose d'accepter le crédit de 6 700 000 frs.

Thévoz Laurent (*VCG/MLG, SC*). Le groupe Vert Centre Gauche a pris connaissance du message du Conseil d'Etat et de la demande d'un crédit de 6 700 000 frs pour le réaménagement de la jonction autoroutière de Matran.

J'ai oublié de déclarer mes liens d'intérêt. Je suis membre de l'association Pro Vélo et même si je n'ai pas de voiture, je suis un utilisateur des 2000 voitures que le système Mobility met à ma disposition.

Différents avis ont été exprimés au sein de notre groupe, notamment sur la question de l'infrastructure dédiée à la mobilité douce qui semble être un peu le parent pauvre de ce projet, ce projet qui est aussi un projet d'interface entre le réseau cantonal et le réseau autoroutier national. Ce n'est pas seulement une pièce du réseau autoroutier. C'est aussi là que doit se faire la jonction entre le réseau cantonal et le réseau communal, raison pour laquelle la mobilité douce devrait y avoir sa place.

Bien que le Conseil d'Etat affirme que ce réaménagement s'inscrit dans la volonté de favoriser la mobilité durable, les cinq lignes consacrées à la mobilité douce et aux transports

publics au point 3.5 du message semblent mettre en évidence le contraire. En effet, le message n'indique pas quelle importance occupe ce tronçon particulier dans son plan sectoriel vélo, dans le réseau vélo du canton dont on attend toujours la publication, plus de 5 ans après la consultation publique. Nous rappelons que dans sa stratégie vélo publiée en 2011, le Conseil d'Etat s'était fixé comme objectif de «considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière» et précisait que «le canton s'emploie à considérer le vélo comme l'égal des autres modes de déplacement et créer un environnement sûr et attrayant sur l'ensemble du territoire cantonal».

Ce message est dès lors incomplet et un amendement déposé par mon collègue Marmier que je remplace puisqu'il n'est pas là actuellement, pour demander au Conseil d'Etat de compléter le projet avec une solution attractive pour la mobilité douce. Nous regrettons que le Conseil d'Etat continue à opposer les différents modes de transport les uns aux autres alors que des dizaines de millions s'accumulent pour le financement de routes dont on peut toujours discuter l'utilité. Le Conseil d'Etat trouve toujours de nombreuses excuses pour limiter les investissements dans la mobilité douce. De nombreux instruments parlementaires abordent ce thème dont une motion déposée par moi-même et mon collègue Marc-Antoine Gamba. Dans ce contexte, notre groupe votera en ordre dispersé sur cet objet. Je reviendrai pour l'amendement Marmier à l'art.1.

Le Rapporteur. Je prends note que tous les groupes estiment nécessaire de refaire cette sortie, qu'elle est favorable à l'économie et que le souhait est que ces travaux se fassent rapidement. A part le groupe Vert Centre Gauche tout le monde entre en matière, le groupe Vert Centre Gauche, semble-t-il, en ordre dispersé.

Si je reprends les interventions de chaque collègue, il y a une question du député Bonny concernant la coordination avec Marly–Matran. Le député Bonny comme d'autres demande que ces travaux se fassent rapidement, voire dans un délai plus court que celui prévu. Je rappelle seulement une chose. Lorsque l'on veut raccourcir les délais il faut travailler la nuit, le samedi et cela a aussi des coûts supplémentaires.

Au niveau de la mobilité douce deux groupes se font porte-parole. Christian Ducotterd demande s'il n'y aurait pas lieu et pose la question de faire un passage inférieur pour les piétons. Laurent Thévoz estime que la mobilité douce n'est pas suffisamment prise en considération. Nous n'avons à ma connaissance pas eu d'amendement dans le cadre de la Commission, donc je n'ai pas les réponses aux questions posées si ce n'est que c'est un projet de la Confédération auquel le canton participe. Ce n'est pas le canton qui décide de certaines choses. Bien entendu les exigences du canton et de la commune ont été certainement prises en compte. Je laisserai M. le Commissaire répondre à cette question.

Le Commissaire. D'abord merci à tous les représentants des groupes d'accepter l'entrée en matière, de manière harmonieuse ou dispersée en fonction des représentants des différents groupes.

Concernant la vigilance qui a été demandée par le député Bonny et notamment la coordination des travaux avec les autres projets ainsi que l'engagement du Conseil d'Etat auprès de l'OFROU pour que les délais soient tenus, le Conseil d'Etat peut difficilement prendre la responsabilité des travaux dirigés par l'OFROU. En revanche nous sommes en contact régulier et fréquent avec la direction de l'Office fédéral des routes où nous avons l'occasion de parler évidemment de l'objet dont nous discutons actuellement, d'autres objets aussi. Le canton de Fribourg et ses représentants font tout pour que les calendriers établis pour les différents projets, que ce soit Marly–Matran, que ce soit la jonction autoroutière de Fribourg–Sud ou d'autres encore, soient respectés. Il ne faut cependant jamais mettre sa main au feu dans ce genre de circonstance. C'est l'engagement qui compte et nous fêterons cela une fois que les travaux seront terminés.

La coordination avec le projet Marly–Matran a bien lieu. Nous avons d'ores et déjà, et vous êtes bien-sûr au courant dans la mesure où vous avez participé à ces choix, fait un choix de tracé, qui a été publié. Une fois ce choix de tracé effectué l'an dernier, les travaux d'étude ont suivi; ils sont en cours. D'après les retours réguliers que j'ai de l'ingénieur cantonal nous sommes parfaitement dans les délais.

Le député Kolly n'a pas fait de remarques particulières, donc je n'ai rien à ajouter.

Le député Ducotterd a notamment évoqué la question de passages sous routes pour les piétons. Cela peut *a priori* être une bonne chose. D'après les fréquences de piétons mesurées actuellement sur cette jonction autoroutière, l'investissement par piéton serait disproportionné, et c'est un militant de longue date de la mobilité douce qui vous parle. Quand vous faites le calcul en francs par piéton pour faire un passage sous voie là-bas, on est probablement, voire certainement dans quelque chose qui semble pour le moment en tout cas disproportionné. La question se posera peut-être différemment dans 20 ou 30 ans suivant l'évolution des zones dans la région mais elle n'est actuellement pas d'actualité. Considérons qu'elle est disproportionnée, c'est aussi la réponse qui a été donnée dans le cadre des travaux de la Commission.

Au député Jean Bertschi je n'ai pas de commentaire particulier. Vous avez simplement annoncé le soutien de votre groupe.

Quant au député Laurent Thévoz selon lequel la mobilité reste un parent pauvre: c'est toujours une question relative. Il me semble que depuis quelque temps on parle un peu plus de mobilité douce. Si vous avez suivi les différents travaux du plan directeur cantonal, vous avez pu constater que l'import-

tance qui est donnée aux transports publics et à la mobilité douce est nettement plus forte que ce qui a pu être le cas par le passé. Dire que le Conseil d'Etat ignore complètement la mobilité douce, l'oublie au bénéfice de la voiture dénote peut-être un certain manque de suivi des choix politiques qui ont été faits par le Conseil d'Etat ces derniers temps. Par ailleurs, et l'association dont vous avez cité le lien d'intérêt le sait très bien vu que nous avons eu l'occasion de la rencontrer avec d'autres associations responsables en matière de transport, on a repris les travaux effectués après la procédure de consultation sur le plan sectoriel vélo pour l'adapter. Vous savez sans doute aussi, M. le Député Thévoz, que la loi cantonale sur les routes à son article 54a prévoit de pouvoir créer des infrastructures cyclables à proximité immédiate de tronçons routiers qui sont rénovés. Cela donne parfois du sens lorsqu'il y a un transfert modal important qui est possible. Cela est plus discutable quand vous êtes sur un bout de route où il y a relativement peu de cyclistes. Ici en l'occurrence les infrastructures sont prévues. Elles sont prévues par rapport au taux de cyclistes qui fréquentent actuellement cette jonction autoroutière.

En revanche, les priorités données aux différentes infrastructures cyclables seront déterminées par le plan sectoriel vélo revu qui devra être traité par le Conseil d'Etat d'ici à la fin de l'été et qui prévoit- c'est la raison de la petite année entre mon arrivée ici et la présentation du plan sectoriel au Conseil d'Etat – de s'adapter un peu plus dans la mesure du possible à des possibilités de transfert modal, c'est-à-dire que l'on va d'abord investir prioritairement là où l'on peut imaginer qu'un transfert modal de la voiture ou d'un autre moyen de transport vers le vélo est relativement important et ne pas investir dans un endroit où il y a un cycliste toutes les deux heures juste parce que la loi dit qu'on peut investir là-bas. Je pense que nous devons aux contribuables d'investir là où le franc du contribuable est investi de manière efficace. Si vous avez 10% de transfert modal potentiel sur un axe, dans l'agglomération c'est un investissement rentable parce que ce sont des gens qui vont effectivement utiliser ces tronçons, car ce seront des automobilistes en moins, donc des bouchons qui se résoudreont un peu plus rapidement aussi sur les routes pour ceux qui doivent se déplacer en voiture. C'est donc ces priorités qui seront mises. Nous avons testé déjà sur un tronçon dans le canton la possibilité d'interpréter de manière extensive l'article 54a, c'est-à-dire de refaire des bouts d'infrastructures cyclables non pas juste à côté de la route cantonale mais à un peu plus d'un kilomètre – en l'occurrence c'était à Estavayer-le-Lac – c'est-à-dire d'être un petit peu créatif et de construire là où c'est utile. Voilà pour commenter ce que vous estimez être une sous-estimation systématique des besoins cyclables dans notre canton.

En ce qui concerne l'amendement, le Conseil d'Etat n'a évidemment pas eu l'occasion de se prononcer sur cet amendement dans la mesure où il n'a pas été déposé en Commission, son auteur ayant été excusé. Je le découvre mais je ne vais pas

le commenter de manière particulière. L'interprétation que vous pourrez en faire découlera des considérations plus générales que je viens de vous donner tant sur la jonction que sur la politique vélo et mobilité douce du Conseil d'Etat.

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

Lecture des articles

ART. 1

Le Rapporteur. L'article 1 fixe le montant du crédit d'engagement, soit 6 700 000 frs.

Thévoz Laurent (VCG/MLG, SC). J'ai bien entendu écouté avec intérêt les délibérations et les considérations de M. le Conseiller d'Etat. On maintient l'amendement à l'article 1 qui a la teneur suivante: «Un projet complémentaire incluant un itinéraire de mobilité douce attractif et confortable conformément à la stratégie vélo du canton de Fribourg est élaboré et présenté au Grand Conseil.»

On connaît tous un peu le problème de la poule et de l'œuf. Qui est-ce qui commence? C'est l'offre qui conditionne la demande, c'est la demande qui conditionne l'offre. Ce qui est sûr, c'est que les considérations et l'élaboration de plans directeur et sectoriel sont nécessaires. Ils témoignent une volonté et cette volonté doit aussi être concrétisée par des projets. C'est à travers des projets qu'on a la possibilité de mesurer la décision et la volonté réelle de passer à l'acte. C'est la raison pour laquelle, dans un projet comme celui que l'on considère, il nous paraît important d'avoir une place importante pour la mobilité douce qui soit explicitement réservée. C'est pour cela que nous avons présenté cet amendement.

Evidemment que l'on ne va pas retarder le projet pour cette proposition complémentaire. Raison pour laquelle on vous propose de la soutenir sachant qu'elle va permettre la réalisation du projet tout en incluant un volet qui serait complètement développé pour favoriser la mobilité douce, comme partie du réseau fribourgeois qui doit être mis sur pied. Un endroit particulier peut à un moment donné ne pas faire l'objet d'une très grande fréquentation, mais lorsqu'il est connecté à un réseau il permet effectivement à beaucoup plus de gens de s'adonner à leur mode de mobilité favori.

C'est avec ces considérations que je vous demande de soutenir notre amendement.

Bischof Simon (PS/SP, GL). Comme l'a indiqué le commissaire du gouvernement, le cheminement d'une mobilité douce est prévu. Cependant l'amendement qui va un peu plus dans ce sens est louable. C'est pourquoi le groupe socialiste le soutiendra.

Je profite également de saluer le fait qu'il est prévu, en matière de mobilité alternative, une fois la gare routière et ferroviaire

d'Avry réalisée, un prolongement de certaines lignes jusqu'à la zone commerciale de Matran, ce qui est vraiment important. Il n'y a actuellement pas de desserte et ce serait bien une fois que cette erreur du passé soit corrigée.

Bapst Markus (PDC/CVP, SE). Ich wollte eigentlich heute Abend nichts sagen. Zuerst zu meinen Interessenbindungen in diesem Dossier: Ich bin in der Planungsgruppe beteiligt, die das Avry-Centre entwickelt. In diesem Zusammenhang habe ich eine Information, die ich Ihnen geben kann. Zweitens hat meine Büro – ich bin nicht persönlich beteiligt – den Umweltverträglichkeitsbericht mitgearbeitet für die Jonction de Matran.

Erstens: Ich denke, es ist nötig, dass in diesem Kanton der Langsamverkehr gefördert wird. Wir haben meines Erachtens mit dem neuen Staatsrat auch eine Wende in die richtige Richtung gemacht. Wir sollten aber trotzdem etwas Geduld haben – Herr Staatsrat Steiert hat es gesagt – und zuerst Richtpläne auf den Tisch bekommen.

Zweitens: Wenn in diesem Saale gesagt wird, dass es kein Problem ist, wenn wir dieses Amendement annehmen, dass dieses Projekt dann realisiert wird, dann geraten wir in einen Zielkonflikt. Wir können nicht erwarten – und ich kenne das Bundesamt für Strassen aus eigener Erfahrung –, dass das Bundesamt für Strassen an diesem Projekt weiterarbeitet, wenn wir diesem Antrag zustimmen. Es wird dann sagen: Dann studieren Sie das zuerst. Wir müssen die Interferenzen kennen und am Schluss werden wir dann entscheiden, ob wir Ihre Langsamverkehrsachse aufnehmen oder nicht, weil es dann unser Perimeter und unser Strassenprojekt ist.

Der Kanton ist an der Finanzierung mitbeteiligt, aber er ist nicht federführend. Das Risiko ist manifest, dass wir das Projekt verzögern. Jetzt können Sie selbst wählen, was Sie wollen. Wollen Sie eine schnelle Entlastung und eine heute völlig überforderte Infrastruktur mit einer neuen ersetzen? Ich werde diesem Antrag nicht zustimmen.

Drittens: Langsamverkehr ist im Bereich der Entwicklung zwischen Avry und Matran ein grosses Thema in den Dossiers, hier geht etwas. Es ist nicht so, dass nichts geht. Es geht etwas. Ich habe jedoch meine Zweifel, ob man, wenn man das Bauhaus und die heute bestehenden Einkaufszentren mit Langsamverkehr erschliessen will, in etwas Sinnvolles investiert. Die Leute werden ihre Möbel, ihre Grosseinkäufe und ihre Baumaterialien nicht mit dem Velo abholen. Sie werden immer mit dem Auto oder mit einem grösseren Fahrzeug einfahren. Darum ziehe ich es vor, uns auf die Bereiche der Gemeinden, der Trans-Agglo usw. zu konzentrieren, wo es auch Sinn macht und wo die Leute auch am neuen Bahnhof auf den Zug umsteigen können. Ich bin dafür, dass wir unser Geld und unsere Gedanken hier investieren.

Collaud Romain (PLR/FDP, SC). Le groupe libéral-radical prend connaissance aujourd'hui de cet amendement. A la

vue des arguments avancés de part et d'autre et notamment par ceux, pertinents, du conseiller d'Etat et ancien président de Pro Vélo, notre groupe le refusera.

Bertschi Jean (UDC/SVP, GL). Le groupe de l'Union démocratique du centre se tient au projet initial. Nous ne soutiendrons pas cet amendement.

Le Rapporteur. Dans le cadre de la Commission des routes et cours d'eau nous avons bien entendu parlé de mobilité douce. Les questions qui ont été posées ici ont également été posées en séance de Commission mais aucun amendement n'a été déposé. Nous avons pu constater à la lecture des plans que les projeteurs ont pensé aux cyclistes, aux transports publics, aux piétons, mais c'est clair que cela reste un grand axe entre Romont et Fribourg et que finalement il y a certainement d'autres itinéraires alternatifs pour les piétons. Je ne pense pas que l'on peut faire beaucoup mieux dans ce secteur-là qui est concerné par le décret. Par contre, il est clair que l'on peut avoir des itinéraires différents et encore une fois je pense que c'est au niveau cantonal que l'on doit avoir une réflexion d'ensemble.

La Commission des routes n'ayant pas eu à se prononcer sur cet amendement je ne peux donc pas vous encourager à l'accepter.

Le Commissaire. J'ai déjà eu l'occasion de commenter les principaux éléments de l'amendement précédemment. Je ne peux que donner raison au député Bapst. Après la question de «un tiens plutôt que deux tu l'auras» est une question qui nous préoccupe quotidiennement en politique. Je préfère généralement avoir «un tiens» et après on peut toujours aller chercher le «deux tu l'auras» plus tard. C'est une question de vision des choses.

Un peu plus sérieusement, j'ai déjà évoqué le plan sectoriel vélo précédemment. Nous avons actuellement un trajet prioritaire, un tronçon prioritaire qui figure au plan sectoriel, qui est le long de la ligne de chemin de fer où les travaux de planification ont commencé entre la gare de Villars-sur-Glâne qui rejoindra la gare de Matran, respectivement la future gare d'Avry-sur-Matran et l'actuelle gare de Rosé avec des possibilités d'étendre le tout en direction de Neyruz. Ce tronçon est prioritaire parce qu'il se situe sur une zone de fort potentiel de transfert modal.

Certains ont évoqué la capacité des vélos à transporter des meubles ou d'autres objets lourds sur la jonction. C'est une question sur laquelle je ne me prononcerai pas.

Plus formellement n'ayant pas eu l'occasion de se prononcer sur cet amendement, mais ayant adopté le projet tel quel, ayant constaté par ailleurs qu'une infrastructure est prévue pour traverser la jonction pour les vélos et pour les piétons en surface mais de manière sécurisée, c'est un progrès par rap-

port à la situation actuelle, le Conseil d'Etat ne peut que vous recommander de ne pas suivre cet amendement.

> Au vote, l'amendement Marmier (défendu par Laurent Thévoz), opposé à la version initiale du Conseil d'Etat, est rejeté par 48 voix contre 22 et 5 abstentions.

> Adopté.

Ont voté oui:

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Thévoz Laurent (FV,VCG/MLG), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP).
Total: 22.

Ont voté non:

Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Baiutti Sylvia (SC,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Deferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuway Roger (GR,UDC/SVP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP).
Total: 48.

Se sont abstenus:

Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Senti Julia (LA,PS/SP), Steiert Thierry (FV,PS/SP).
Total: 5.

ART. 2

> Adopté.

ART. 3

Le Rapporteur. L'article 3 précise le montant du crédit, comment il peut être majoré en fonction de l'évolution de l'indice suisse des prix de la construction.

> Adopté.

ART. 4

- > Adopté.

ART. 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

Le Rapporteur. Il est précisé que ce décret n'est pas soumis au référendum financier.

- > Adoptés.
- > 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 74 voix contre 1. Il y a 1 abstention.

Ont voté oui:

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Baiutti Sylvia (SC,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuweg Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 74.*

A voté non:

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

S'est abstenu:

Thévoz Laurent (FV,VCG/MLG). *Total: 1.*

Projet de décret 2018-DAEC-54 Crédit d'engagement pour les travaux de réfection et de réaménagement du tronçon de la route cantonale entre Riederberg et Bösingen¹

Rapporteur: **Jean-Daniel Wicht** (PLR/FDP, SC).

Commissaire: **Jean-François Steiert**, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

Entrée en matière

Le Rapporteur. Il s'agit d'un crédit d'engagement pour la réfection d'un réaménagement du tronçon de la route cantonale Riederberg–Bösingen, un axe secondaire où transitent chaque jour 3100 véhicules. La longueur totale de la route qui sera mis en travaux est de 1225 mètres, tracé sinueux avec manque de visibilité. La route a été régulièrement entretenue au moyen de réparations mineures. Le secteur Riederberg se situe sur un couloir à faune d'importance suprarégionale constituant un danger pour les automobilistes lors d'une traversée par des animaux. Le nouveau pont qui sera construit, d'une longueur de 47 mètres sur le ruisseau du Richterwilbar, en lieu et place de l'aqueduc existant, permettra un passage plus aisé de la faune en diminuant ainsi le risque de collision avec des véhicules. En vue de la correction du tracé de la route cantonale, un immeuble devra être démolit et l'élargissement de la route nécessitera le défrichage d'une haie de conifères. Les dimensions de la nouvelle route cantonale sont du domaine standard. Un aménagement cyclable le long de ce tronçon présenterait un coût de 380 000 frs. La commune aménagera un itinéraire alternatif avec une participation de l'Etat de Fribourg jusqu'à concurrence de ce montant. Le projet a été mis à l'enquête déjà en 2014, douze oppositions sont tombées, dix ont été réglées dans l'intervalle et deux ont été rejetées. L'appel d'offres a été subdivisé en deux lots, un lot de route, un lot pour le pont et a été lancé l'année dernière, en septembre 2017. Le début des travaux est prévu en automne 2018, l'adjudication des travaux aura lieu après l'acceptation du crédit d'engagement par le Grand Conseil. Le crédit demandé s'élève à 10,05 millions. En séance du 28 mai 2018, la Commission des routes et cours d'eau a accepté au vote final à l'unanimité ce crédit d'engagement et vous demande d'en faire de même, chers collègues.

Le Commissaire. Das Wesentliche wurde vom Kommissionsberichterstatte bereits gesagt. Drei zusätzliche Elemente:

Es geht bei diesem Segment der Strasse, die von Düdingen nach Bösingen führt, unter anderem um Sicherheit. Wir haben hier gefährlich enge Radien mit zum Teil wenig Übersicht. Wir haben als Zweites eine Strasse, die seit längerem in einem sehr schlechten Zustand ist. Das ist allen, die diesen Strassenabschnitt regelmässig befahren, bekannt. Das war

¹ Message et préavis pp. 2186ss.

auch der Grund, warum es verschiedene politische Forderungen gab, diesen Strassenabschnitt zu sanieren. Was lange währt, sollte dann auch irgendwann zu einem Resultat kommen. Weil die Arbeiten lange dauerten, hatte das auch zur Folge, dass die Unterhaltsarbeiten auf der Strasse während langer Zeit auf einem sehr tiefen Minimum gehalten wurden. Das hat zur Folge, dass die Arbeiten an dieser Strasse heute unumgänglich sind.

Zu den Langsamverkehrswegen wurde einiges gesagt. Das Thema wurde bereits beim vorangehenden Antrag thematisiert. Hier sind wir in einer Situation, bei der es – wie vorher erwähnt – wenig Sinn macht, auf einem Teilstück, das auf der einen Seite irgendwo in der Natur landet und auf der anderen Seite ebenfalls keine Fortführung hat, neben der Strasse spezifische Veloinfrastrukturen für 380 000 Franken zu bauen. Wir haben deshalb in Absprache mit der betroffenen Gemeinde Bösinggen eine Lösung gesucht, wo Velofahrende, die auf diesem Sektor im Wesentlichen nicht Alltagsvelofahrende sind, sondern eher Touristischvelofahrende, die einen anderen Fahrhythmus haben, die auch etwas andere Erwartungen an die Infrastruktur haben, ausserhalb des Trassees zu machen, auf kleineren Strassen und das Geld, das uns nach Artikel 54a zur Verfügung steht, zwar zu verwenden, aber nicht entlang der Strasse sondern etwas sinnvoller dort, wo tatsächlich Velofahrende vorbei fahren, mit einer kleinen Hecke. Wenn Sie die Pläne gesehen haben, sehen Sie, wo sich das Ganze befinden wird.

Die Arbeiten werden in einem zweiten Schritt erfolgen. Sie erfolgen koordiniert mit der Gemeinde Bösinggen. Wir haben der Gemeinde Ingenieurwissen zur Verfügung gestellt, damit es möglichst gut funktionieren wird.

Der Staatsrat empfiehlt Ihnen selbstverständlich Eintreten auf die Vorlage.

Brodard Claude (PLR/FDP, SC). La Commission des finances et de gestion a examiné, sous l'angle financier, le 6 juin dernier le décret relatif aux travaux de réfection de la route cantonale entre Riederberg et Bösinggen. Le crédit d'engagement sollicité s'élève à 10,05 millions, montant incluant une réserve pour divers imprévus de plus de 1 million. Même si le coût a semblé de prime abord élevé, eu égard à la longueur du tracé et au trafic moyen, votre Commission, rassurée par les explications du Conseil d'Etat, a approuvé ce décret à sa grande majorité.

Glauser Fritz (PLR/FDP, GL). Je suis membre de la Commission des routes et cours d'eau. Le groupe libéral-radical a bien étudié ce projet de décret concernant cette route cantonale entre Riederberg et Bösinggen. Le groupe a apprécié et compris les explications des membres de la Commission des routes et cours d'eau. Bien sûr que vu que nous parlons d'une route classée comme axe secondaire, plusieurs collègues ont rappelé les besoins de réparation des routes dans leur région, leur district, leur coin du canton. Mon collègue et moi-même

ont apporté ces observations dans la Commission respective. Comme les détails du projet sont déjà bien expliqués dans le message et développés par le rapporteur et le commissaire du Gouvernement, il ne me reste qu'à vous communiquer que notre groupe va soutenir ce projet de décret et vous prie de faire de-même.

Thévoz Laurent (VCG/MLG, SC). Notre groupe a pris connaissance avec intérêt de ce message relatif à la réfection et au réaménagement du tronçon de la route cantonale entre Riederberg et Bösinggen. L'ensemble du groupe est convaincu de la nécessité de ces travaux et se fera un plaisir de soutenir à l'unanimité le décret. Il salue en particulier, une fois n'est pas coutume, le fait que le projet s'inscrive dans une stratégie globale en ce qui concerne la mobilité douce et que la solution préconisée est documentée, chiffrée et intégrée au projet. Il invite le Conseil d'Etat à procéder de même pour tous les autres futurs projets routiers du canton.

Décrind Pierre (PDC/CVP, GL). Mes liens d'intérêts: je suis membre de la Commission des routes et cours d'eau. Le groupe démocrate-chrétien a étudié avec intérêt cette proposition de décret. Le message ainsi que les propos du rapporteur de la Commission ont été complets et très explicites. Il n'y a dès lors pas grand-chose à rajouter si ce n'est que la réfection de ce tronçon permettra d'éliminer un point noir de notre réseau routier. Il est quand même intéressant de constater que sur un tronçon à réaménager de 1220 mètres, distance somme toute assez courte, les travaux seront très divers, à savoir: la construction d'un mur de soutènement, la construction d'un pont de 47 mètres, la démolition d'un bâtiment, la mise à ciel ouvert d'un ruisseau, la mise en place d'un tracé alternatif pour les vélos, le déplacement d'un arrêt de bus, la protection contre le bruit avec la pose d'un revêtement phonoabsorbant, la protection de la faune avec une barrière pour les batraciens et un passage à bovins, la construction d'un bassin de rétention à ciel ouvert pour l'évacuation des eaux et une zone de compensation pour le défrichement des haies et l'abattage d'arbres.

L'énoncé de ces différents points explique certainement le coût relativement important, plus de 10 millions, pour la réalisation de ces travaux. Comme cela a été dit lors de la séance de la Commission, tous les signaux sont au vert pour démarrer les travaux en septembre 2018. C'est donc à l'unanimité que le groupe démocrate-chrétien soutient l'entrée en matière ainsi que le décret en question.

Aebischer Eliane (PS/SP, SE). Meine Interessenbindungen: Ich bin Mitglied der Kommission für Strassen- und Wasserbau und wohne direkt an der geplanten alternativen Route für den Langsamverkehr.

Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt den Dekretsentscheid einstimmig. Nicht nur sie, aber vor allem die Bösinggerinnen und Bösinger warten seit vielen Jahren auf diese Sanierung. Die Strasse ist aktuell in einem erbärmlichen

Zustand. Wir begrüßen es sehr, dass die Bushaltestelle im Rahmen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen angepasst und versetzt wird, dass teilweise ein lärmärmer Strassenbelag vorgesehen ist und dass mit dem Bau einer neuen Brücke das Risiko einer Kollision mit Wild vermindert wird. Insbesondere gefällt uns, dass auch an den Langsamverkehr gedacht wurde. Man verzichtet aus nachvollziehbaren Gründen auf einen Radstreifen entlang der Strasse. Im Gegenzug wird sich der Staat an den Kosten der Optimierung der Alternativroute beteiligen, wie sie in der kantonalen Velonetzplanung vorgesehen ist. In Neudeutsch nennt man das eine Win-Win-Situation, die natürlich zur Nachahmung empfohlen wird.

Bertschi Jean (UDC/SVP, GL). Mes liens d'intérêts sont les mêmes que pour le projet précédent. La réfection et le réaménagement de la route cantonale Düdingen-Bösingen-Laupen commence à l'entrée du hameau Riederberg lorsqu'on vient de Düdingen jusqu'à l'entrée de la commune de Bösingen. Le projet est d'une longueur de 1250 mètres et il améliore la sécurité du tracé. Ces modifications nécessitent la réalisation d'un mur de soutènement d'une longueur de 120 mètres et d'une hauteur allant jusqu'à 8 mètres ainsi qu'un pont d'une longueur de 47 mètres sur le ruisseau du Richterwilbar. La réalisation permet de mettre à ciel ouvert le Richterwilbar sur une longueur de 37 mètres et l'aménagement d'un passage à faune. Le groupe de l'Union démocratique du centre a pris connaissance de ce projet de route qui améliore la sécurité sur la route Düdingen-Bösingen-Laupen. A l'unanimité, le groupe est favorable à la réalisation de cet ouvrage ainsi qu'au crédit qui est demandé de 10,05 millions. Pour respecter les langues de notre cher territoire de Fribourg, empêche-je vous de vous adresser à l'Assemblée cantonale pour l'adoption de ce projet de route qui améliore la sécurité sur la route Düdingen-Bösingen-Laupen. A l'unanimité, le groupe est favorable à la réalisation de cet ouvrage ainsi qu'au crédit qui est demandé de 10,05 millions. Pour respecter les langues de notre cher territoire de Fribourg, empêche-je vous de vous adresser à l'Assemblée cantonale pour l'adoption de ce projet de route qui améliore la sécurité sur la route Düdingen-Bösingen-Laupen.

Aebischer Susanne (PDC/CVP, LA). Ich bin Mitglied der Verkehrskommission des Kantons Freiburg und habe sonst keine Interessenbindungen mit diesem Dekret, ausser, dass ich diesen Strassenabschnitt auf meinem Weg von Kerzers nach Fribourg vermeide und einen anderen Weg nehme. Ich habe eine Frage an Sie, Herr Staatsrat: Sie haben in der Verkehrskommission erläutert, wie die Umfahrungsstrassenpriorisierung vorwärts geht. Ich hätte gerne gewusst, wie Sie Abschnitte für Nebenstrassen oder Dekrete, wie wir nun eines vor uns haben, priorisieren.

Le Rapporteur. Je constate que tous les groupes entrent en matière sur ce projet de décret et, si j'interprète vos propos, chacun salue la qualité du projet. Je n'ai pas bien compris la question de M^{me} la Députée Susanne Aebischer. Je laisserai donc M. le Conseiller d'Etat y répondre.

Le Commissaire. Ich möchte allen Fraktionsberichterstattern danken für das Eintreten.

Grossrat Laurent Thévoz und Grossrätin Eliane Aebischer kann ich versichern, dass die Grundgedanken, die angegangen wurden um zu überlegen, wo das Geld für den Langsamverkehr am Intelligentesten investiert wird, auch bei künftigen Strassenprojekten systematisch angewendet werden sollen. Dies heisst eben, dass man ab und zu etwas Grosses und ab und zu nichts oder wenig oder etwas an einem anderen Ort macht. Es sind aber jeweils Überlegungen dahinter, wo wir das Geld intelligent ausgeben können.

Wir sind mit der heutigen Gesetzgebung im Moment noch etwas eingeschränkt. Wenn man Artikel 54 eng auslegt, dann ist es sehr eng. Wir haben hier zum Glück die Möglichkeit, Artikel 54 dank eines sogenannten Gummiparagraphen etwas weiter auszulegen, so dass wir das Trasse für den Langsamverkehr für die Fahrräder etwas weiter weg, bei Grossrätin Aebischer vorbei, an einer idyllischen Strasse vorbei führen können.

Wir möchten mit der Zeit noch etwas weiter gehen, aber das wird vermutlich erst das neue Mobilitätsgesetz erlauben.

Die Gedanken von Grossrat Collaud, der die genannte Motion für ein neues Mobilitätsgesetz initiiert hat, gehen in die Richtung einer Überlegung, dass man die Finanzierung von Langsamverkehrsinfrastrukturen teilweise loslöst von der juristischen Struktur der Strasse und unabhängig davon die Bedarfe dort finanzieren kann, wo sie am Sinnvollsten sind. Es geht wieder um einen möglichst hohen Modaltransfer. Wir müssen hier allerdings etappenweise vorgehen. Wir haben einige Jahre vor uns, wo wir noch mit der bestehenden Gesetzgebung hantieren müssen. Wir hoffen, dass wir gegen Ende Legislatur ein neues Gesetz erhalten, das uns etwas mehr Spielräume erlaubt und uns erlaubt, sinnvolle Veloinfrastrukturen auf Gemeindestrassen nicht stoppen zu müssen, nur weil es formal Gemeindestrassen sind. Dort haben wir tatsächlich da und dort noch ein formales Hindernis.

Zu Grossrätin Susanne Aebischer und ihrer Frage kann ich Folgendes sagen: Sie haben bewusst die sogenannten Umfahrungsstrassen ausgeklammert – die bilden im Übrigen keine juristische Kategorie, sondern sind mehr eine historisch gewachsene Common-Sense-Kategorie, die Abgrenzungen sind da nicht so klar.

Bei schwereren Unterhaltsarbeiten an Kantonsstrassen gibt es eine Priorisierung nach Kriterien, die objektiv nachvollziehbar sein sollten. Es sind im Wesentlichen die technischen Bedürfnisse des kantonalen Strassennetzes. Weiter kann man die Frage der Gefahren erwähnen, das heisst besonders gefährliche Strassenabschnitte. Diese können statistisch ermittelt werden. Strassen mit einer hohen Unfallfrequenz steigen in der Prioritätenliste.

Ein weiteres Kriterium sind die Kapazitäten: Es gibt Kapazitäten, die stabil sind, weil die Nachfrage auf der Strasse stabil ist und es gibt Strassen, wo die Nachfrage sehr schnell wächst.

Das hängt natürlich von der Entwicklung der verschiedenen Territorien im Kanton ab. Wir bewegen uns hier eher in einer langfristigen Perspektive.

Weiter geht es um die Abschaffung von Bahnübergängen. Wenn dies der Fall ist, muss man sich auch jeweils überlegen, was man mit den dazugehörigen Strassenabschnitten macht.

Es gibt gesetzliche Grundlagen: Als Beispiel seien hier die Lärmschutzbestimmungen genannt, die dazu führen können, dass wir einen Strassenabschnitt priorisieren, wenn die Grenzwerte der Lärmschutzbestimmungen massiv übertroffen werden.

Weitere Gründe sind Arbeiten, die in Zusammenarbeit mit dem ÖV gemacht werden müssen, neue Bushaltestellen an bestimmten Orten. In diesen Fällen entscheidet man sich dafür, nicht nur die Bushaltestelle zu erneuern, sondern etwas weiter zu gehen und den ganzen Strassenabschnitt einzubeziehen.

Es gibt Umweltfragen wie zum Beispiel Entwässerungsprobleme in bestimmten Regionen, die zur Folge haben, dass wir einen Strassenabschnitt neu bauen müssen, wie zum Beispiel Felsstürze bei der Strassenbaustelle En Bataille. Allerdings gehört diese Strasse nicht in die gleiche Kategorie, da sie anders finanziert wird, das wissen die Mitglieder der Strassenbaukommission.

Sie sehen, wir haben eine Liste von Kriterien und in einem Mix dieser verschiedenen Kriterien wird ermittelt, welche Strassen prioritär umgebaut werden – dort wo dies Sinn ergibt. Ich hoffe, dass ich damit Ihre Fragen einigermaßen beantwortet habe.

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

Première lecture

ART. 1

Le Rapporteur. L'article 1 fixe le crédit d'engagement qui est ouvert auprès de l'Administration des finances de 10,05 millions.

- > Adopté.

ART. 2

- > Adopté.

ART. 3

Le Rapporteur. L'article 3 reprend les mêmes informations que dans le précédent décret.

- > Adopté.

ART. 4

- > Adopté.

ART. 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

Le Rapporteur. L'article 5 montre que ce présent décret est soumis au référendum financier facultatif.

- > Adoptés.
- > La première lecture est ainsi terminée. Comme il n'y a pas d'opposition, il est passé directement à la deuxième lecture.

Deuxième lecture

ART. 1 À 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

- > Confirmation de la première lecture.
- > La deuxième lecture 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 74 voix contre 1; il n'y a pas d'abstention.

Ont voté oui:

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Baiutti Sylvia (SC,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Coting Violaine (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaëtan (VE,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Thévoz Laurent (FV,VCG/MLG), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/

SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 74.*

A voté non:

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

Rapport 2018-DAEC-72

Métrocâble entre la gare de Fribourg, l'HFR et la sortie autoroutière de Villars-sur-Glâne¹

Discussion

de Weck Antoinette (PLR/FDP, FV). Comme signataire de ce postulat, je remercie le Conseil d'Etat pour sa réponse très approfondie. Ce postulat demande d'étudier la possibilité de créer un métrocâble qui relie la gare de Fribourg, l'HFR, la sortie autoroutière (avec un parking d'échange P+R) ainsi que le pôle de développement urbain de la zone de Chamblieux. Ce postulat veut donner une réponse innovante aux problèmes essentiels que connaît notre société, celui de la mobilité. Et ce problème, avec l'augmentation de la population et les besoins de l'économie, ne fera que s'accroître. Je remercie le Conseil d'Etat de n'avoir pas pris à la légère cette proposition: ainsi le Conseil d'Etat a pris la peine de mandater un bureau d'ingénieurs, le bureau Transitec, qui a pu analyser les besoins futurs de mobilité de la population jusqu'en 2050. Les axes d'études choisis, soit l'offre et la demande en mobilité actuelle et future ainsi que les contraintes liées à l'implantation d'un métrocâble sont pertinents. Toutefois, l'étude se base sur les caractéristiques actuelles d'un tel moyen de transport. Vu le succès que rencontre ce nouveau moyen de transport dans le monde entier, on peut logiquement imaginer que les futurs métrocâbles seront encore plus performants, plus sûrs et moins chers. Ils pourraient donc devenir une véritable alternative aux moyens de transport public actuels. On sent du reste dans cette étude une certaine tendance à ne voir que les problèmes posés par ce moyen de transport innovant plutôt que les solutions qu'il pourrait apporter. Ainsi cette étude sous-estime l'effet d'une amélioration significative de l'offre en matière de confort, de capacité de cadence et de durée de transport sur le comportement des usagers. A titre de comparaison, juste après l'introduction du RER Bulle-Fribourg, le nombre de passagers est passé de 800 à 2800 voyageurs par jour et ce pour un temps de déplacement similaire au bus auparavant. Il s'agit d'anticiper et non de subir le changement. Au moment de son lancement, tout le monde pensait que le métro de Lausanne était surdimensionné. Or, son succès démontre que ce n'est pas le cas. De par sa relative facilité et rapidité à être mis en œuvre dans un contexte urbain et topographique accidenté, de par son rapport coût-bénéfice très intéressant, un métrocâble constitue une solution intéressante pour ne pas dire idéale pour une agglomération de

la taille de Fribourg connaissant une forte croissance démographique. Un article dans la NZZ du 19 juin montrait aussi un très grand avantage parce que finalement pour un métrocâble, il faut peu de personnel pour déplacer énormément de personnes. Et ce moyen de transport ne doit pas être considéré comme une concurrence aux autres moyens de transport public mais bien comme un complément. Je rappelle que, selon le plan directeur, la zone de Bertigny doit contenir une population de plus de 25 000 habitants en 2050. Comment imaginer que cette population très concentrée se contente de bus pour se rendre à la gare? Le rapport du reste le reconnaît. Vu les développements urbanistiques envisagés, une offre complémentaire est nécessaire. Il est par conséquent indispensable que ce projet soit intégré dès le départ dans le développement de la zone de Chamblieux, soit déjà dans le plan directeur cantonal avec un ou plusieurs tracés comme cela a été fait pour l'étude du métrocâble de Sion.

Zamofing Dominique (PDC/CVP, SC). Le groupe démocrate-chrétien a pris connaissance du postulat sur la possibilité de créer un métrocâble entre la gare de Fribourg et le site autoroutier à Villars-sur-Glâne. Un projet jugé futuriste, mais bien réaliste, car de nombreuses villes ont opté pour ce genre de transport dans le monde. La plus grande difficulté de ce projet sera de définir le tracé qui, naturellement, pourrait susciter bon nombre d'oppositions. Si le Conseil d'Etat juge un peu prématurée cette réalisation, il ne faudrait néanmoins pas mettre ce dossier dans un tiroir, car s'il y a une volonté de réaliser un jour ce projet, il est important de définir le tracé prochainement, pour que le moment venu il n'y ait pas trop de contraintes qui rendent ce projet irréalisable. Dans l'intervalle, nous saluons la volonté du Conseil d'Etat d'intensifier la cadence des bus et de créer de nouvelles lignes pour que ce secteur de la ville puisse être desservi de manière optimale et efficace.

Chardonnens Jean-Daniel (UDC/SVP, BR). Je déclare mes liens d'intérêts: je suis directeur de deux entreprises qui œuvrent dans le domaine du transport.

Le groupe de l'Union démocratique du centre a pris acte du rapport concernant le postulat de Weck/Schnyder relatif à l'opportunité de mettre en place un métrocâble entre la gare et la jonction d'autoroute de Villars-sur-Glâne, via l'Hôpital fribourgeois. Ce moyen de transport pourrait être une bonne alternative pour contrôler les surcharges de pendulaires durant les heures de pointe, mais il semble être disproportionné pour une utilisation régulière à moyen terme. Toutefois, nous avons pris bonne note qu'en raison de l'importance de l'augmentation de la population prévue dans l'agglomération fribourgeoise ces prochaines années, les transports publics devront être revus en profondeur et le concept de métrocâble sera aussi pris en compte durant ces réflexions.

A titre personnel, et même si l'idée peut paraître également disproportionnée, je pense qu'il faut réfléchir à long terme

¹ Rapport pp. 2252ss.

et même à très long terme. Dans le cadre de mes activités professionnelles à l'étranger, j'ai pu constater qu'il y a un métro ou un tram dans toutes les villes ou agglomérations qui se veulent efficaces et séduisantes en matière de transport public. Ce projet est peut-être utopique pour Fribourg, mais il vaut vraiment la peine qu'on y réfléchisse, ne serait-ce que pour en tenir compte lors de la planification et les aménagements pour le futur.

Péclard Cédric (VCG/MLG, BR). Notre groupe a pris connaissance avec intérêt du rapport du Conseil d'Etat sur le postulat Antoinette de Weck/Erika Schnyder. Ce rapport met en lumière les prémices d'une faisabilité d'un transport inédit, un métrocâble, idée qui a le charme de sortir des sentiers battus. Cette solution permettrait d'apporter une complémentarité aux transports actuels et de contribuer aux enjeux des transports résultant de la forte expansion démographique attendue. Certes, ce rapport se limite aux quelques données techniques fixées dans le cadre de normes concernant le milieu des montagnes. Cependant, l'application de celles-ci dans un tissu bâti, dense, semblent être insuffisantes et certaines règles vont être déterminées au risque d'être bien complexes. Le défi principal sera d'examiner précisément les contraintes liées à l'installation d'un transport par câble: l'esthétique, la sécurité, le survol de zones habitées, la protection incendies, le bruit. Finalement l'acceptation d'un tel projet par la population sera un enjeu déterminant.

Concernant les coûts, à ce stade, il est bien difficile d'articuler des montants tant qu'un projet précis n'est pas mis sur pied, tenant compte de l'ensemble des aménagements liés à une telle infrastructure. Toutefois, le rapport a déjà mis en avant une deuxième variante de tracé, plus adéquate techniquement. Il relève qu'au vu de la capacité prévue, il serait même judicieux d'étudier un prolongement du tracé afin d'étendre l'attractivité de l'offre et profiter pour desservir d'autres sites. Ce projet sera qualifié d'adjectifs de toutes sortes, en fonction de chaque personnalité, mais il a le mérite d'offrir une alternative intéressante dans la réflexion et les défis qui seront les nôtres, dans la planification des transports publics liée à notre forte progression démographique et aux contraintes de densification de la LAT. Le groupe Vert Centre Gauche prend acte de ce rapport avec satisfaction.

Bischof Simon (PS/SP, GL). Merci au Conseil d'Etat pour ce rapport très intéressant. Effectivement, il semble prématuré de réaliser un métrocâble à Fribourg et, en attendant, il est vraiment important que davantage de lignes de bus soient en site propre, étant donné que le métrocâble aurait précisément cet avantage-là, ce qui permettrait de mieux respecter les horaires établis.

Le Commissaire. Je remercie les deux postulantes qui ont eu le mérite de déposer sur les bancs du Conseil d'Etat un projet que certains considèrent comme passéiste, d'autres comme futuriste. Donc, à quelque part, entre les deux, vous

n'êtes pas complètement à côté des réalités. Je crois que nous avons besoin, d'une manière générale, de personnes qui osent penser un peu plus loin, qui osent penser des choses qui paraissent un peu invraisemblables dans un premier temps. J'avoue avoir trouvé particulièrement intéressant de prendre connaissance du résultat des études et simplement de lire le rapport. En se plongeant dans ce sujet, on constate que la plupart des grandes compagnies européennes de production de remontées mécaniques, certaines en Suisse, d'autres en Autriche et dans d'autres pays, ont pratiquement toutes monté à l'intérieur de leur structure d'entreprise des sections ou des sous-ensembles qui, aujourd'hui, se spécialisent dans la construction de remontées par câble spécifiquement urbaines. Donc, ce ne sont plus les remontées par câble auxquelles nous avons goûté – en tout cas pour les plus âgés d'entre nous – dans toutes nos régions, dans des versions mécaniques encore moins développées que ce qu'on peut connaître aujourd'hui. Mais ce sont bien des objets modernes qui font l'objet de recherches. En effet, on a des investissements massifs dans la recherche, dans les remontées par câble de type urbain. On connaît les exemples de certaines villes sud-américaines et asiatiques, mais des projets existent aussi en Europe. Ce que l'on constate aujourd'hui, c'est que techniquement, les choses ont beaucoup évolué et vont sans doute encore passablement évoluer. Il y a peut-être une divergence qui existe entre votre analyse et celle du Conseil d'Etat dans son rapport. En effet, pour le moment, pour une ville de la taille de Fribourg et notamment sur le segment pour lequel il a été prévu de construire un métrocâble, le rapport coût-efficacité, pour les différentes raisons évoquées dans le rapport, ne semble pas donné. Cependant, cela ne signifie pas qu'il ne sera pas donné dans dix ou vingt ans.

Certains ont parlé, dans leurs commentaires, de réservation de tracé. Mais, avant de parler de tracé à réserver et de choses de ce type-là, je pense qu'il faut avoir une réflexion un petit peu plus globale. Ce qui sera le cas dans le cadre du projet relatif au futur centre de l'espace urbain du centre cantonal Fribourg, c'est-à-dire à la partie que le Conseil d'Etat souhaite urbaniser le long de l'autoroute entre Fribourg-Nord et Fribourg-Centre-Sud. Nous savons que là-bas – la députée de Weck l'a évoqué –, 25 000 à 30 000 personnes travailleront et habiteront d'ici le milieu du siècle, peut-être un peu avant, la vitesse de développement étant encore ouverte. Nous aurons un flux de mobilité beaucoup plus important que ce que nous avons aujourd'hui sur cet espace-là. Concernant la manière exacte de le gérer, personne ne sait aujourd'hui ce qui est le plus efficace. Les technologies évoluent et peut-être que dans vingt ans nous penserons à des choses auxquelles personne ne pense aujourd'hui. Par contre, ce qui va se concrétiser assez rapidement, soit en 2019 si tout va bien, c'est un concours d'idées lancé par le Conseil d'Etat, les communes, bourgeoises et autres, avec lesquelles nous discutons actuellement de la toute première phase du projet. Ce concours comprendra évidemment des questions d'urbanisation, dans lesquelles il

y aura aussi les questions de mobilité. Les entreprises spécialisées dans ce genre de très grand projet, qui réfléchiront comment faire, comment urbaniser, comment construire le futur centre de ce grand espace urbain au centre du canton, devront évidemment aussi réfléchir au meilleur moyen de faire bouger les gens. Plusieurs députés, soit les députés Chardonnens, Zamofing, de Weck et Bischof, ont évoqué les flux optimaux ou les moyens optimaux de mobilité; peut-être que ce sera un métrocâble. L'ingénieur spécialisé dans les transports à Berne m'a dit qu'avec autant de monde, il serait judicieux de faire un tunnel sous la colline, entre la gare et le nouveau quartier, ce qui serait le plus efficace. Je n'en sais rien, je ne suis pas ingénieur spécialisé dans ce type de choses. Par contre, je pars du principe que le concours d'idées que nous lancerons l'année prochaine devrait nous donner les premières pistes comparatives. Ce ne sera pas «une chose est bonne, une chose n'est pas bonne», mais ce seront plusieurs solutions technologiques possibles dont nous choisirons la meilleure pour la ville de Fribourg, j'en suis convaincu.

Sur ce, je remercie toutes et tous de leur intervention. De plus, je remercie, après trois objets, les députés qui ont été prêts à siéger un lundi soir avant un match certainement passionnant, pour traiter d'objets tout aussi passionnants que sont les deux routes ou les deux projets routiers auxquels vous avez dit aujourd'hui «oui» et le projet plus futuriste du métrocâble.

> Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

—

Postulat 2017-GC-169 Inventaire des mesures à prendre et stratégie de l'Etat concernant le patrimoine historique du canton de Fribourg¹

Prise en considération

Girard Raoul (PS/SP, GR). C'est finalement assez facile de parler de la richesse du patrimoine du canton de Fribourg dans cette salle. Notre patrimoine historique est riche et je crois qu'ici ça se voit. Malheureusement, cette salle et ce bâtiment ne sont pas forcément représentatifs de l'ensemble de notre patrimoine. Combien de châteaux, d'immeubles ou de fortifications ne sont ni utilisés, ni entretenus ou mis en valeur? Partis de ce constat, nous avons déposé, avec mon collègue Jean-Pierre Doutaz, ce postulat. Et faire cela durant l'année européenne du patrimoine culturel a tout son sens d'après nous.

J'aimerais remercier ici le Conseil d'Etat pour sa réponse, qui va dans la direction souhaitée, et je me réjouis de lire le rapport à venir. Je serai personnellement attentif à ce que des projets précis soient développés assez rapidement. Il faut

un plan, une stratégie à moyen terme et je suis intimement convaincu qu'il faudra des projets concrets assez rapidement pour lancer ce processus.

Merci encore au Conseil d'Etat pour sa réponse et merci à vous, chers collègues, pour votre soutien.

Wickramasingam Kirthana (PS/SP, GR). Le 28 février dernier, la ville de Fribourg, par son Service culturel, a organisé une très belle journée de la culture sur le thème «Espace public, terrain de jeu culturel». Au milieu d'une foule d'ateliers en tout genre, celui consacré aux biens patrimoniaux a été particulièrement suivi et s'est retrouvé sur le podium des actions à mener rapidement. Tout ce processus a été suivi par plus de 150 personnes. Aujourd'hui, ce postulat répond à plusieurs interrogations des participants à cette journée:

- > Quels sont les lieux qui appartiennent à la collectivité publique, mais auxquels nous n'avons malheureusement pas encore accès?
- > Quels sont ceux qui mériteraient qu'on s'en occupe vraiment, plutôt que de les laisser dans une forme d'abandon?

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat nous dit que si un recensement a bien été établi par le Service des biens culturels et le Service archéologique, aucun inventaire séparé des bâtiments et des sites protégés, propriétés de l'Etat, n'existe actuellement. Nous notons donc que le Conseil d'Etat accepte de le réaliser et nous nous en réjouissons. Nous demandons à ce que cet inventaire soit présenté très concrètement, sous une forme qui permette à tous les services de l'Etat concernés, de l'utiliser de manière efficace. Le fichier excel qui existe actuellement devrait être converti en véritable base de données.

A côté de cela se posera forcément la question des coûts et de la priorisation des interventions. Mesdames et Messieurs, sous l'angle financier, sachez qu'aujourd'hui la situation est la suivante: dans les derniers comptes de l'Etat, on constate qu'un montant de 1,7 million est consacré aux charges d'entretien et de rénovation. Or, le montant global de la valeur de ces biens historiques semble avoisiner les 800 millions, soit un peu moins de la moitié de la valeur de tous les bâtiments en possession de l'Etat, qui est proche de 1,9 milliard. Nous pouvons donc nous poser la question suivante: sachant qu'un propriétaire réserve annuellement entre 0,8% et 1,1% de la valeur de son bâtiment pour les frais d'entretien et entre 1,6% et 2,6% pour les frais de réparations, quel sera le montant nécessaire à l'entretien des biens d'une valeur de 800 millions? Même si c'est de saison, il ne s'agit pas là d'un calcul savant de baccalauréat et vous serez tous capables d'obtenir un montant entre 20 et 29 millions, selon les pourcentages choisis. Donc, le montant dédié uniquement à l'entretien des bâtiments historiques devrait être 14 fois plus important que ce qui existe actuellement. Cherchez l'erreur! A force de ne pas tenir compte des investissements normaux sur le ter-

¹ Déposé et développé le 15 novembre 2017, BGC novembre 2017, pp. 2593 ss; réponse du Conseil d'Etat le 29 mai 2018, BGC pp. 2627ss.

rain, on va finir par comprendre d'où nous vient la fortune actuelle du canton.

Dans le même sens, il est urgent d'obtenir une augmentation substantielle de la dotation en EPT au Service des bâtiments, qui ne compte actuellement qu'une seule personne chargée de la gestion de ces bâtiments historiques et même pas à un taux de 100%. Nous sommes conscients, Monsieur Siggen, qu'il ne s'agit pas de votre dicastère, mais nous comptons sur vous pour soutenir ces besoins auprès de votre collègue grand argentier, le moment venu.

En résumé, le groupe socialiste soutient le postulat des députés Girard et Doutaz et vous invite évidemment à en faire de même. Nous espérons que le Conseil d'Etat, en l'acceptant, saura faire preuve d'ambition et mettra les moyens nécessaires à disposition de ces murs qui ont, certes, dit-on, des oreilles, mais malheureusement pas de cordes vocales pour crier leurs besoins. Soyons conscients que ces biens historiques sont les témoins lumineux de notre histoire.

Sudan Stéphane (*PDC/CVP, GR*). Je suis le syndic d'une commune propriétaire d'un site médiéval, malheureusement en ruine, ce qui démontre le bien-fondé d'un tel postulat au profit de notre patrimoine.

Le groupe démocrate-chrétien a donc examiné avec attention ce postulat au sujet de l'inventaire des mesures à prendre et stratégies de l'Etat concernant le patrimoine historique de notre canton de Fribourg. Il nous paraît en effet important et opportun de soutenir les valeurs fonctionnelles et culturelles des nombreux bâtiments ainsi que l'attractivité touristique de certains sites de l'important patrimoine fribourgeois, d'abord en effectuant un inventaire exhaustif de ce dernier, en récapitulant toutes les affectations déjà effectives de ces bâtiments, puis surtout en trouvant des solutions pour celles qui font défaut. Ensuite, en chiffrant les différents entretiens et investissements à venir de façon précise ainsi que les retombées économiques, culturelles et touristiques locales, puis en envisageant une stratégie dans la gestion de nos bâtiments. La réponse positive du Conseil d'Etat et son train de mesures qui doit être mis en œuvre sont une bonne chose. Ces mesures doivent surtout devenir concrètes et agendées rapidement.

C'est donc avec ces considérations que notre groupe décide, à l'unanimité, de soutenir ce postulat.

Savary Nadia (*PLR/FDP, BR*). Le groupe libéral-radical a étudié avec attention le postulat Doutaz/Girard, qui vise à mettre en évidence l'importance du patrimoine historique du canton de Fribourg. Notre groupe abonde entièrement dans les propos exprimés par mes prédécesseurs, par les postulants et par ceux du Conseil d'Etat dans sa réponse. Je ne vais donc pas les rappeler. Vous l'aurez compris, le groupe libéral-radical acceptera à l'unanimité ce postulat, qui permet de redonner des couleurs culturelles et touristiques à notre magni-

fique patrimoine. Mais, je ne peux passer sous silence, en tant que députée du district de la Broye, la problématique qui date de plus de quinze ans du château de Chenaux à Estavayer-le-Lac. Propriété de l'Etat, il abrite la Préfecture de la Broye, le Registre foncier, la Police cantonale, l'Etat civil et le Service des ponts et chaussées. Il est aussi un lieu privilégié pour quelques manifestations, certaines rendant même l'obligation pour la police de se délocaliser. Vous en conviendrez, la cohabitation n'est pas toujours simple. Il y a quatre ans, je déposais une question écrite soulevant la vétusté des locaux, du matériel, des conditions de travail désolantes pour certaines collaboratrices et certains collaborateurs de l'Etat et soulevant aussi les mesures urgentes, inadéquates, donc inefficaces, prises par l'Etat. Dans votre réponse à ma question écrite, vous abondiez dans mes propos, à savoir: valeur du château péjorée, substance historique du lieu peu reconnue, utilisateurs subissant des contraintes, lieux pas adaptés à la fonction. A cela s'ajoute, et je cite les mots du Conseil d'Etat: «mettre en œuvre une démarche concrète pour remédier aux mesures urgentes.» Certes, je comprends qu'un concept global d'entretien, de rénovations, de réaffectations des locaux est indispensable. Je sais aussi que de notables mesures ont été prises et je vous en remercie, mais j'insiste sur le caractère urgent, afin que tous les collaborateurs puissent travailler dans des conditions au minimum tolérables, sans odeurs nauséabondes de bêtes crevées. Mon exemple peut choquer, mais il reflète la réalité. Vous le dites dans votre réponse au postulat: «L'Etat assume de toute manière, année après année, des frais d'entretien importants sur ses monuments». Alors, remédiez rapidement, s'il vous plaît, aux dernières mesures urgentes que vous-mêmes avez proposées dans votre réponse de 2014, car le rayonnement historique et l'attractivité du patrimoine du canton passent aussi par le château de Chenaux. Un cri du cœur, mais surtout je l'espère un cri d'espoir très proche.

C'est avec ces considérations que j'en ai terminé.

Demierre Philippe (*UDC/SVP, GL*). Je m'exprime au nom du groupe de l'Union démocratique du centre.

Notre groupe a pris connaissance du postulat de mes collègues députés Raoul Girard et Jean-Pierre Doutaz. Notre canton est propriétaire et doté d'un grand nombre d'édifices qui ont atteint le statut de biens culturels classés et/ou recensés. Il est à remarquer qu'au fil du temps, notre patrimoine cantonal s'est bien agrandi. Nous estimons, comme le demande le postulat, qu'un inventaire des sites et bâtiments recensés et protégés doit être établi. Cette façon de procéder permettra d'avoir une maîtrise des coûts d'entretien bien plus efficiente que dans la façon d'agir actuellement et d'avoir un suivi dans l'entretien usuel des sites et bâtiments.

Le groupe de l'Union démocratique du centre soutiendra donc ce postulat. Par contre, et là je m'adresse à vous, Monsieur le Commissaire du Gouvernement, nous nous posons

deux questions fondamentales quant à la rédaction du rapport: est-ce que l'Etat dispose de suffisamment de ressources en termes de personnel et autres ainsi que de moyens pour rédiger ce rapport? Et combien de temps faudra-t-il compter pour obtenir ce dernier?

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). Le groupe Vert Centre Gauche soutiendra ce postulat et salue les mesures annoncées par le Conseil d'Etat. En effet, Fribourg dispose d'un riche patrimoine historique. La réponse du Conseil d'Etat cite quelques exemples phares. Le recensement, la protection et le cas échéant une mise en valeur fonctionnelle sont d'autant plus importants pour tous les bâtiments et les objets dont on ne mesure peut-être pas à première vue la valeur historique.

Je salue spécialement le long et systématique travail du Service des biens culturels, du Service archéologique et du Service des bâtiments, notamment celui de quelques personnes dévouées grâce auxquelles nous disposons aujourd'hui déjà d'un inventaire des monuments historiques, qui comprend également les objets d'un recensement des bâtiments ruraux, du patrimoine religieux et de celui de l'architecture moderne. La base pour l'inventaire des bâtiments étatiques existe donc déjà. Notre groupe soutient les efforts visant à mieux mettre en valeur ces trésors, à y intéresser le grand public et à les ouvrir notamment à des fins pédagogiques. C'est le moment de faire un peu de propagande pour la visite des remparts de la Ville de Fribourg, ouverts cet été.

Mais, en même temps, nous sommes aussi un peu inquiets face à certaines tendances de la société actuelle d'utiliser des monuments historiques pour attirer un tourisme qui cherche la sensation forte et immédiate. Fribourg n'est pas Disneyland.

L'utilisation d'un patrimoine à des fins touristiques peut en détruire ou dévaloriser un autre. C'est par exemple le cas avec la construction de routes dites d'alpage, pour accéder à des chalets dits d'alpages, qui sont en fait des buvettes-dortoirs qui dénaturent le paysage traditionnel, soit un de nos patrimoines les plus précieux.

En conséquence, les termes d'utilisation du patrimoine historique à des fins de promotion culturelle, économique et sociale mentionnées par les postulants devraient donc aussi définir les limites de cette utilisation. Le groupe Vert Centre Gauche salue les efforts du Service de la nature et du paysage à définir la mise en valeur des bâtiments dans leur contexte paysager.

Pour résumer, nous attendons un rapport qui présente les points mentionnés par le Conseil d'Etat dans sa réponse, mais également la meilleure façon de décider entre protection et utilisation du patrimoine historique.

Kolly René (*PLR/FDP, SC*). Permettez-moi bien sûr de m'exprimer à titre personnel sur ce postulat que je soutiens.

Mes liens avec cet objet: je suis détenteur de quelques vieux murs, d'une probable friche industrielle, classée monument historique, qui était propriété de l'Etat jusqu'au milieu du 19^e siècle. Autre lien plus actuel: je suis engagé dans des projets de valorisation et préservation du patrimoine alpestre.

Par cette intervention, je voudrais attirer l'attention du Conseil d'Etat et lui demander d'intégrer, dans la définition de la stratégie et des mesures, des fondations, des associations, voire des privés détenteurs d'un patrimoine historique protégé. Quel que soit le statut du détenteur de l'objet historique, le but poursuivi est bien sûr toujours le même, soit la promotion des biens et des richesses culturels de ce canton.

A la lecture de la réponse au postulat, je ne trouve pas l'intérêt du Conseil d'Etat de traiter l'ensemble du patrimoine historique de l'Etat d'une manière totalement équitable ou égale. La suite à donner à ce postulat pourra peut-être mieux nous renseigner. Mais, en effet, je vous rappelle qu'au-delà d'un patrimoine de prestige – j'ai choisi ce terme –, donc abbayes, monuments, châteaux, églises, cathédrale, il y a tout un patrimoine que j'appellerai «commun», qui appartient à l'Etat, soit des hectares de forêts avec leurs ponts en bois, leurs cabanes forestières, ou encore des alpages avec des chalets historiques. D'ailleurs, un projet de préservation et de valorisation du patrimoine alpestre, soutenu par la Promotion économique de notre canton, est en route. A l'image des objets du patrimoine prestigieux cités dans la réponse au postulat, n'oubliez pas ce patrimoine commun du canton, qui mérite des mesures de soutien et dont la valeur fonctionnelle d'origine n'est plus possible.

Avec ces considérations, je soutiens bien sûr ce postulat et je souhaite qu'on intègre et élargisse les mesures à l'ensemble du patrimoine de ce canton.

Gaillard Bertrand (*PDC/CVP, GR*). Je suis le porte-parole de mon collègue Jean-Pierre Doutaz, co-auteur de ce postulat. Je parlerai donc avec les mots de mon collègue.

Je remercie le Conseil d'Etat pour l'intérêt qu'il a porté au postulat déposé avec M. le Député Raoul Girard. Le contenu de la réponse, eu égard à l'importance et la richesse exceptionnelle de l'ensemble du patrimoine fribourgeois, nous laisse entrevoir avec satisfaction une prise en compte sérieuse des enjeux et la définition d'une réelle stratégie à terme. Si certains sites sont nommément cités et font l'objet d'investissements réguliers, ce qui est à relever, bien d'autres méritent et doivent être évalués non seulement dans un esprit d'entretien, mais surtout en y affectant des objectifs de mise en valeur, de mise à disposition, de mise en activité, avec si possible une vision stratégique à terme, naturellement en priorisant le maintien de l'esprit du lieu si possible et en en tirant le meilleur profit, soit-il au bénéfice de la population parfois, ou de leurs utilisateurs. En tant que propriétaire responsable et même fortuné, cette opération doit faire naturellement sens. Cela engendrera une planification et des moyens, moyens qui

serviront aussi au développement économique des régions concernées. Des moyens qui doivent aussi déboucher, pour partie du moins, vers une utilisation et affectations adaptées, rationnelles et également tendre vers une rentabilité. Ce vaste patrimoine, je le précise dans notre esprit, n'est pas exclusivement à vocation touristique. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat énumère une série de points.

Enfin, nous souhaitons que le rapport qui suivra ce postulat, si vous l'acceptez, débouche vraiment sur une vraie politique de maintien du patrimoine, une stratégie d'affectation, dans quelque domaine, qu'il soit touristique, culturel, administratif ou autre, voire des affectations audacieuses ou visionnaires. Pour ce faire, nous comprenons qu'il y aura parfois des opportunités, mais il faut aussi une véritable politique budgétaire acquise à cette mission: établir des estimations de coûts d'investissement, ainsi que des objectifs et priorités. Nous ne souhaitons vraiment pas en faire un rapport qui deviendra poussièreux dans un tiroir, mais un rapport dynamique, avec l'objectif annoncé et l'engagement planifié du propriétaire. Avec ces considérations, je vous invite à accepter le postulat.

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Dans le canton de Fribourg, nous avons de très beaux bâtiments qu'il faut bien sûr préserver. Je pense que tout le monde s'en rend compte. On peut les mettre en valeur, les mettre en valeur pour le tourisme et les mettre en valeur à long terme. Toutefois, dans certains cas, on doit faire quand même une pesée d'intérêts lors de la décision de protection, car le bien est parfois pire que ce qu'on peut imaginer. Là je pense bien sûr à la halle grise de BlueFactory. J'aimerais que lorsqu'on établit ce rapport suite à ce postulat, on se penche encore une fois sur cette situation. Je pense que la décision qui a été prise de maintenir cette halle grise est une décision qui peut être prise par un canton riche. Or, un canton riche, ce n'est pas forcément ce qu'est le canton de Fribourg avec sa fortune, mais c'est un canton qui a beaucoup de revenus, ce qui n'est pas le cas du canton de Fribourg. Je pense qu'on ne peut pas se permettre de gaspiller du terrain comme ça, au centre-ville, où on pourrait créer de nombreux emplois, sur plusieurs étages, au lieu de garder des ruines telle que cette halle grise. Donc, lors de l'écriture de ce rapport, le Conseil d'Etat pourrait se pencher à nouveau sur ce sujet.

Siggen Jean-Pierre, Directeur de l'instruction publique, de la culture et du sport. Je vous remercie pour toutes vos interventions et pour l'intérêt que vous portez à notre patrimoine historique. Le Conseil d'Etat partage aussi cet intérêt, bien entendu, ainsi que la vision qui est celle d'élaborer une stratégie à long terme. D'ailleurs, le projet «Patrimoine 2018», dans le canton de Fribourg, qui ne touche pas seulement les fortifications de la Ville, mais plus d'une dizaine d'objets dans le canton, est un peu, par analogie, à l'image de ce qu'on peut déjà faire, à savoir des frais d'entretien qui étaient de toute façon dépensés. On ajoute à cela un accès renforcé pour le

grand public, avec de la protection ainsi que de l'infographie et quelques éléments de consolidation. On peut ainsi, avec déjà simplement ce qui est dépensé, valoriser beaucoup plus notre patrimoine cantonal. L'opération «Patrimoine 2018» est le premier exercice. Quelqu'un disait qu'il faut être concret, eh bien voilà déjà le premier élément concret et nous entendons bien sûr poursuivre cela.

Le postulat arrive à point nommé, puisque finalement nous avons une année pour rédiger la réponse et nous avons les moyens de le faire – je rassure M. Demierre qui s'inquiétait de cela. Je pourrais presque dire qu'il tombe bien dans le sens où la présentation du rapport sur postulat coïncidera avec la réactualisation du plan financier 2019–2022. Donc, j'entends bien faire suivre les discussions concrètement, avec une stratégie qui s'ancre dans les dépenses qui sont opérées dans le canton pour l'entretien et la valorisation. Je précise, car beaucoup de choses ont été dites, que je n'ai pas le privilège de gérer ce dossier tout seul; il y a évidemment le Service des biens culturels qui s'en occupe, mais il y a également le Service des bâtiments, donc la Direction de l'aménagement et des constructions, ainsi que la Direction de l'économie, avec toute la composante touristique. C'est bien avec ces trois Directions que nous allons élaborer la réponse à ce postulat.

J'aimerais aussi dire qu'au-delà des chiffres qui ont été donnés, il y a continuellement de grands travaux qui sont entrepris. Il n'y a pas seulement quelques centaines de milliers ou presque 2 millions dépensés annuellement pour l'entretien. La population fribourgeoise vient de donner son accord à un investissement de 60 millions pour la Bibliothèque cantonale et universitaire, soit un de ces bâtiments phare. Le Collège Sainte-Croix, également, vient de bénéficier d'un montant important. Vous savez que nous avons sur les rails le Musée d'histoire naturelle, sans parler de ce propre bâtiment, ici, qui est à rénover et à développer. Je ne parle pas non plus du bâtiment de la Chancellerie, qui doit aussi être revu, sans compter de nombreux projets déjà en cours, qui ne sont pas dans les dépenses d'entretien annuelles mentionnées, par exemple les remparts du château de Gruyère, où c'est quelque 3 millions qui sont maintenant dépensés. Donc, voilà des éléments qui sont concrets, de maintien et de développement de notre patrimoine historique, qui dépassent évidemment simplement l'entretien. Je n'aimerais pas qu'on garde l'impression qu'on ne fait qu'entretenir. Bien sûr qu'il y a de nombreux patrimoines et qu'il y a la nécessité d'intervenir sur de nombreux objets, mais nous ne sommes pas sans être attractifs en la matière.

Pour répondre à M. le Député Sudan concernant le château de Montsalvens, j'ai l'impression que ce n'est pas de mon époque que tout cela est malheureusement tombé en ruines, mais que ce sont mes lointains prédécesseurs – si je puis dire – qui n'ont peut-être pas agi comme il le fallait ou tout simplement parce que ce n'était pas un intérêt à l'époque.

Concernant le château de Chenaux, oui, Madame la Députée Savary, vous me l'avez déjà mentionné. C'est typiquement un de ces objets qui doit être maintenant entretenu et développé. Il y en a certainement beaucoup d'autres de même nature. J'ai compris votre cri du cœur et il n'est pas tombé en vain, je puis vous l'assurer.

M^{me} Mutter a relevé que le but de ces rénovations et développements culturels n'était pas d'en faire de nouveaux Disneyland. Je n'en aurais pas les moyens. Et puis, l'aspect culturel lié à la vie n'est pas celui non plus du tourisme uniquement, puisqu'il y a de nombreux ouvrages et bâtiments qui jouent encore un rôle fonctionnel. Donc, là il n'est pas non plus question de les transformer en parcs d'attraction.

Monsieur le Député Kolly, concernant la demande d'étendre le rapport à l'ensemble du patrimoine du canton, le patrimoine privé existe aussi. On ne va pas l'étendre à tout le patrimoine qui existe dans le canton, ça serait largement dépassé, mais j'aimerais quand même mentionner qu'il y a de nombreuses subventions qui sont versées par le canton au patrimoine privé, que ce soit par la Confédération grâce à la convention passée avec elle, qui nous permet d'assurer, plus ce que verse le canton. Il n'est pas question de diminuer ces montants. Je signe presque toutes les semaines des subventions. Ce n'est pas la totalité des travaux, bien entendu; c'est un tiers ou moins, mais des travaux sont continuellement subventionnés par le biais de l'aide cantonale et fédérale. C'est sous cet angle-là que les travaux et le soutien doivent se poursuivre.

Quant à la halle grise, Monsieur le Député Ducotterd, je me permettrai de ne pas enchaîner en la matière. Certainement qu'elle fera partie de l'inventaire que nous vous présenterons et je crois qu'il y a suffisamment de discussions sur ce site actuellement pour tenir compte de l'avenir de la halle grise.

Voilà les quelques considérations qui vont bien sûr dans le sens de notre accord à ce postulat avec, comme je l'ai dit, le délai maximum d'une année pour rendre un rapport ici même.

- > Au vote, la prise en considération de ce postulat est acceptée par 74 voix sans opposition ni abstention.
- > Cet objet est ainsi transmis au Conseil d'Etat pour l'élaboration d'un rapport dans le délai d'une année.

Ont voté oui:

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Aebischer Susanne (LA,PDC/CVP), Baiutti Sylvia (SC,PLR/FDP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard

Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Frossard Sébastien (GR,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Girard Raoul (GR,PS/SP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Ith Markus (LA,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Johnner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kolly René (SC,PLR/FDP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Thévoz Laurent (FV,VCG/MLG), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirhana (GR,PS/SP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP). *Total: 74.*

Clôture de la session

Le Président. Wir sind am Ende dieser Juni-Session angekommen. Das heisst, dass wir von drei Personen Abschied nehmen.

Ich informiere Sie über die Kündigung von Frau Anne-Marie Jatton. Frau Jatton hat sich nach sechsjähriger Tätigkeit beim Sekretariat des Grossen Rates entschieden, ihrer beruflichen Laufbahn eine neue Ausrichtung zu geben. Sie war für uns als Verantwortliche Web und Informatik tätig und hat manchem Grossrat – so denke ich – mit guten Tipps weitergeholfen, um ins Zeitalter der Digitalisierung überzugehen. Im Namen des Grossen Rates danke ich Frau Jatton für die herausragenden Dienste zugunsten des Sekretariats und unseres Parlamentes. Wir wünschen ihr privat wie beruflich nur das Beste. (*Applaus*)

Weiter – wie Sie der Presse schon entnehmen konnten – nehmen wir auch Abschied von zwei Kollegen: Frau Nicole Lehner-Gigon, heute leider nicht anwesend, war seit 2010 für den Glane-Bezirk im Grossen Rat. Themen der Bildung lagen ihr stets am Herzen. So war sie auch Mitglied der interparlamentarischen Kommission der Westschweizer Schulkonvention und weiterer Ad-hoc-Kommissionen wie auch der ständigen Petitionskommission. Ich danke ihr im Namen von uns allen für ihr Engagement und wünsche ihr für die Zukunft alles Gute! (*Applaus*)

Weiter – und er ist da – nehmen wir Abschied von Grossrat Laurent Thévoz. Laurent ist seit 2008 Mitglied des Grossen Rates. Heute, lieber Laurent, würde man dich wohl als Mister

blueFACTORY bezeichnen, lag oder liegt Dir dieses Projekt doch sehr am Herzen. Ich gehe schwer davon aus, dass Du uns gut auf die Finger schauen wirst, wie es bei diesem Projekt weitergeht. Laurent Thévoz war während seiner Tätigkeit auch Stimmzähler, Fraktionschef, Mitglied der Petitionskommission und der interparlamentarischen Kommission der HES-SO. Eigentlich hätte Dir nur noch das Grossratspräsidium gefehlt. Dein grosses Engagement im Wirtschaftsclub – Du warst auch Co-Autor der Motion Aktive Bodenpolitik – wird uns sicher noch weitere Jahre wenn nicht Jahrzehnte beschäftigen. Mit Laurent verlieren wir nicht den zweitältesten Grossrat sondern den Grossrat mit der zweitgrössten Lebenserfahrung.

Lieber Laurent, ich danke Dir für dein Engagement hier im Grossen Rat und wünsche Dir beruflich – Du bist ja immer noch ein bisschen aktiv – wie auch privat nur das Allerbeste! Bon vent et merci pour ton engagement. (*Langanhaltender Applaus*)

Somit kann ich diese Sitzung respektive diese Session schliessen. Ich freue mich, Sie im September wiederzusehen.

Donc, au mois de septembre la session se déroulera en français. Je vous souhaite à toutes et à tous un très bel été, un championnat du monde encore très positif pour nous et ce soir des bons matches à regarder. Merci, la séance est levée.

—

> La séance est levée à 19h50.

Le Président:

Markus ITH

Les Secrétaires:

Mireille HAYOZ, *secrétaire générale*

Marie-Claude CLERC, *secrétaire parlementaire*