

Quatrième séance, vendredi 18 octobre 2019

Présidence de Roland Mesot (UDC/SVP, VE)

Sommaire

Signature	Genre d'affaire	Titre	Traitement	Personnes
2017-DEE-60	Loi	Politique foncière active (LPFA)	Deuxième lecture Vote final	<i>Rapporteur-e</i> Stéphane Peiry <i>Représentant-e du gouvernement</i> Olivier Curty
2019-DAEC-132	Décret	Dépôt d'une initiative cantonale à l'Assemblée fédérale (Introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien)	Entrée en matière Renvoi Lecture des articles Vote final	<i>Rapporteur-e</i> Mirjam Ballmer <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
2019-GC-24	Mandat	Lancement de suite des études d'avant-projet pour les deux routes de contournement de Belfaux et de Givisiez qui forment un axe principal d'accès à la N12 et d'entrée au Grand Fribourg	Prise en considération	<i>Auteur-s</i> Christian Ducotterd Hubert Dafflon Andréa Wassmer Solange Berset Jean-Daniel Wicht Patrice Jordan David Bonny Philippe Demierre Jean Bertschi Eliane Aebischer <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
	Divers	Hommage à Mme Daniela Ziller et à M. Rémy Mornod		
2019-GC-24	Mandat	Lancement de suite des études d'avant-projet pour les deux routes de contournement de Belfaux et de Givisiez qui forment un axe principal d'accès à la N12 et d'entrée au Grand Fribourg	Prise en considération (suite)	<i>Auteur-s</i> Christian Ducotterd Hubert Dafflon Andréa Wassmer Solange Berset Jean-Daniel Wicht Patrice Jordan David Bonny Philippe Demierre Jean Bertschi Eliane Aebischer <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert
2019-GC-65	Postulat	Quota nécessaire de surfaces d'assolement et utilisation de celui-ci pour les routes de contournement	Prise en considération	<i>Auteur-s</i> Christian Ducotterd <i>Représentant-e du gouvernement</i> Jean-François Steiert

Signature	Genre d'affaire	Titre	Traitement	Personnes
	Divers	Prise de congé		
	Divers	Fin de la session		

La séance est ouverte à 08 h 54.

Présence de 103 députés; absents: 7.

Sont absents avec justifications: M^{mes} et MM. Susanne Aebischer, Muriel Besson, Xavier Ganioz, Madeleine Hayoz, Ralph Alexander Schmid et Erika Schnyder; sans: Urs Perler.

Le Conseil d'Etat est présent in corpore.

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

Loi 2017-DEE-60 Politique foncière active (LPFA)

Rapporteur-e:	Peiry Stéphane (UDC/SVP, FV)
Représentant-e du gouvernement:	Curty Olivier, Directeur de l'économie et de l'emploi
Rapport/message:	07.05.2019 (BGC octobre 2019, p. 2756)
Préavis de la commission:	30.09.2019 (BGC octobre 2019, p. 2842)

Deuxième lecture

I. Acte principal : loi sur la politique foncière active (LPFA)

1 Dispositions générales (art. 1 à 5)

> Confirmation de la première lecture.

2 Organisation (art. 6 à 25)

Kubski Grégoire (PS/SP, GR). Je ne reviendrai pas sur la première lecture, mais il y a un nouvel amendement qui est déposé. Non pas au nom de la minorité mais à titre personnel, pour le groupe socialiste, c'est un article qui survient dans un second temps. Le comité de sélection a été refusé. J'en ai pris bonne note. A mon sens, ce comité de sélection permettait une véritable transparence dans le choix des deux experts qui seront nommés dans le conseil d'administration et dans la mesure où le plenum a refusé ce comité de sélection parce qu'il ne voulait pas se réunir pour si peu. On peut en soi atteindre cet objectif de transparence via un autre biais, via cet amendement. L'amendement est la partie soulignée. Je le lis en entier: "deux experts ou expertes externes bénéficiant de connaissances spécifiques et reconnues dans les domaines d'activités exercés par l'établissement, en particulier ceux du développement économique de l'immobilier et du développement territorial", et là commence l'amendement: "et dont les liens d'intérêts sont accessibles au public durant leur mandat; les deux experts sont élus par le Grand Conseil sur proposition du Conseil d'Etat". C'est simplement d'ajouter un élément qui ne "mange pas de pain", dans le sens où on laisse à l'établissement le choix de la manière dont il veut publier les intérêts, afin que la population ait connaissance de qui est expert et quel intérêt il peut potentiellement représenter. Il se justifie à mon sens de le mettre.

Curty Olivier, Directeur de l'économie et de l'emploi. Ich glaube, dieser Antrag ist eine Selbstverständlichkeit. Sie haben es gesehen, wir werden einen Jahresbericht präsentieren, auch Ihre Behörde. In diesem Jahresbericht werden natürlich die Mitglieder des Verwaltungsrates aufgelistet sein, inklusive Ihrer Interessenbindungen. Das heisst, wir werden dies auf offene und sehr transparente Weise tun. In diesem Sinne kann ich diesem Antrag nicht stattgeben, der Staatsrat unterstützt ihn nicht.

Schoenenweid André (PDC/CVP, FV). Le groupe démocrate-chrétien découvre ce matin ce nouvel amendement, qui n'apporte rien de plus. Néanmoins, le groupe vous a déjà signalé qu'il restait à la version extrêmement bien faite du message travaillé par la commission parlementaire, donc au projet bis. On sent quand même à nouveau un esprit de méfiance par rapport à ces membres du conseil d'administration. Nous savons que lors de ce choix qui sera fait et avalisé par le Grand Conseil le Conseil d'Etat devra vraiment faire ce travail et que ces deux experts désignés devront présenter toutes les qualités et les connaissances spécifiques et reconnues dans ces domaines et également leurs intérêts. On a aussi la loi cantonale sur la transparence qui règle l'ensemble de ces centres d'intérêts, de ces liens d'intérêts.

Le groupe démocrate-chrétien refusera ce nouvel amendement.

Gobet Nadine (PLR/FDP, GR). Le groupe libéral-radical refusera également le nouvel amendement déposé par le député Kubski.

Premièrement, selon l'article 10 al. 2, le Grand Conseil est chargé d'élire les deux experts sur proposition du Conseil d'Etat. A ce moment-là, on peut compter sur le Conseil d'Etat pour qu'il nous donne des informations sur les candidats proposés et sur leurs intérêts pour que nous puissions nous prononcer en toute connaissance de cause. Nous aurons également, si le document devait s'avérer lacunaire, l'occasion de demander des compléments avant de nous prononcer.

Deuxièmement, dans le rapport annuel de l'EPCF tel qu'il est prévu à l'article 40, nous pourrions certainement trouver ces informations chaque année. Le Grand Conseil devra prendre acte de ce rapport. Le public aura ainsi accès aux informations pendant le mandat.

Dès lors, avec ces deux propositions, nous estimons que le souci de transparence exprimé par le député Kubski est déjà pris en considération.

Peiry Stéphane (UDC/SVP, FV). La commission n'a pas été saisie de cet amendement.

A titre personnel, je pense qu'il est inutile, parce que, comme l'a dit M^{me} la Députée Gobet, quand les deux experts seront élus par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat viendra avec un curriculum vitae de ces deux experts. Non seulement on connaîtra les liens d'intérêts actuels mais aussi le background, l'intériorité des experts, dans quels domaines ils auront travaillé et auprès de quelles entreprises le cas échéant.

Je pense que toute la transparence sera faite au moment de l'élection de ces deux experts au conseil d'administration, c'est pourquoi je vous invite à valider les débats de la première lecture et la version bis de la commission.

Kubski Grégoire (PS/SP, GR). La minorité n'a pas été saisie. Je me permets de répondre brièvement.

Je me réjouis de la volonté de transparence qui est faite au moment de l'élection de ces deux experts. C'est à mon sens d'intérêt public que tous les citoyens puissent consulter, sur le futur site internet de l'établissement typiquement, la liste des liens d'intérêts de ces experts, d'où mon intervention. A mon sens, elle se justifie toujours.

Curty Olivier, Directeur de l'économie et de l'emploi. Vous trouverez toutes ces informations dans le rapport d'activité, qui sera certainement aussi publié sur le site internet. La première étape sera - à vous de le faire - de désigner ces deux experts en connaissance de cause. On n'oserait pas vous soumettre deux candidats sans CV. Vous retrouverez donc toutes les informations nécessaires.

> Au vote, la proposition de M. Kubski, opposée au résultat de la première lecture, est refusée par 54 voix contre 29 et 1 abstention.

Ont voté en faveur du résultat de la première lecture: Total 54

Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Baiutti Sylvia (SC,PLR/FDP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/FDP), 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), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), 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),

Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP).

Ont voté en faveur de la proposition de M. Kubski: Total 29

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Berset Solange (SC,PS/SP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Rauber Thomas (SE,PDC/CVP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirithana (GR,PS/SP).

Se sont abstenus: Total 1

Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG).

> Confirmation de la première lecture.

3 Propriété des immeubles (art. 26 à 31)

> Confirmation de la première lecture.

4 Finances (art. 32 à 39)

> Confirmation de la première lecture.

5 Contrôle et surveillance (art. 40 et 41)

> Confirmation de la première lecture.

6 Litiges (art. 42 et 43)

> Confirmation de la première lecture.

7 Fonds cantonal de politique foncière active (art. 44 à 48)

> Confirmation de la première lecture.

8 Dispositions finales (art. 49 à 50)

> Confirmation de la première lecture.

II. Modifications: 1. loi sur les finances de l'Etat (LFE)

> Confirmation de la première lecture.

II. Modifications: 2. loi sur la promotion économique (LPEc)

> Confirmation de la première lecture.

IV. Clauses finales

Curty Olivier, Directeur de l'économie et de l'emploi. Permettez-moi, avant le vote final, de vous remercier toutes et tous pour votre implication et pour vos contributions dans le cadre de la discussion sur ce projet de loi, en particulier M. le Président, qui a géré magistralement le débat et surtout aussi M. le Rapporteur, qui a défendu ce projet de loi avec beaucoup de compétence et de conviction.

Je remercie aussi les membres de la commission *ad hoc*, qui ont eu la lourde tâche de présenter, d'expliquer et de défendre ce projet au sein de leur groupe, tâche exigeante compte tenu de la complexité et de l'envergure du projet.

En cas d'acceptation du projet au vote final, vous donnerez votre approbation à la création d'une structure juridique qui sera chargée par le biais d'un mandat de prestations d'exploiter les immeubles dans un souci de gestion efficiente. Je vous rappelle qu'il s'agit de Saint-Aubin, Romont et Marly. Deuxièmement, il y a la mise en valeur de ces immeubles en réalisant des investissements appropriés afin de favoriser l'accueil d'entreprises, c'est seulement si l'opportunité se présente et surtout si les moyens financiers le permettent que l'Etablissement passera à l'acquisition d'immeubles destinés essentiellement à l'activité économique.

Das ist aber schon viel. Die öffentliche Anstalt wird vorläufig eine begrenzte finanzielle Autonomie besitzen. Der Staatsrat respektive der Grossrat wird weiterhin die Kasse führen, wenn man das so sagen darf und in Anwendung der bestehenden gesetzlichen Grundlagen über die Investitionen, über die Zu- und auch Verkäufe von Grundstücken entscheiden. Wir werden uns bemühen, Ihnen in der gesetzlichen Frist von 2 Jahren ein Dekret zu unterbreiten, damit Sie entscheiden können, welche Grundstücke Sie der Anstalt definitiv überlassen werden und sicher auch, welche finanzielle Autonomie, welche finanziellen Mittel Sie dem mehrheitlich politisch besetzten Verwaltungsrat und auch der Direktion geben wollen.

Ein letzter Gedanke vielleicht zur Zusammenarbeit mit den Regionen und den Gemeinden. Von einer aktiven Bodenpolitik profitieren in erster Linie die Regionen und die Gemeinden. Der Kanton, glaube ich, investiert viel Geld, damit wir regional neue Arbeitsplätze schaffen können, direkt oder indirekt. Und wir geben damit der wirtschaftlichen Tätigkeit in den Regionen Auftrieb. Die aktive Politik machen wir für und mit den Gemeinden, sehr geehrte Grossrätinnen und Grossräte. Die Lancierung des Zentrums für Landwirtschaft, Lebensmittel und Biomasse in Saint-Aubin, die wir diesen Mittwoch vorgestellt haben, hat nur zufriedene, nur lachende Gesichter im Broyebezirk gemacht.

In diesem Sinne danke ich Ihnen für die Unterstützung dieses Gesetzesentwurfs.

> Confirmation de la première lecture.

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 loi est adopté dans son ensemble, tel qu'il sort des délibérations, par 74 voix contre 3. Il y a 13 abstentions.

Ont voté Oui: Total 74

Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Baiutti Sylvia (SC,PLR/FDP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Bürgisser Nicolas (SE,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Rauber Thomas (SE,PDC/CVP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schnewly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP).

Ont voté Non: Total 3

Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP).

Se sont abstenus: Total 13

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bischof Simon (GL,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Emonet Gaéтан (VE,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP).

Décret 2019-DAEC-132

Dépôt d'une initiative cantonale à l'Assemblée fédérale (Introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien)

Rapporteur-e:	Ballmer Mirjam (VCG/MLG, SC)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Rapport/message:	27.08.2019 (BGC octobre 2019, p. 2907)
Préavis de la commission:	02.10.2019 (BGC octobre 2019, p. 2913)

Entrée en matière

Ballmer Mirjam (VCG/MLG, SC). La commission ordinaire pour ce décret portant dépôt d'une initiative cantonale à l'Assemblée fédérale pour l'introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien a siégé une fois. En général, la majorité de la commission était d'avis que notre parlement devrait donner un signal clair pour la durabilité. Il est évident que le trafic aérien apporte une partie significative estimée à 18% aux émissions émises par la Suisse. Vous savez que les signaux pour agir sont devenus très clairs et que les scientifiques nous montrent clairement que le réchauffement climatique aura un effet fort sur notre façon de vivre, notamment sur notre qualité de vie mais aussi sur notre économie.

La commission a également constaté qu'une taxe incitative sur le trafic aérien est de la compétence de la Confédération. Étant donné qu'un accord international rend impossible le prélèvement d'une taxe sur le kérosène, les pays peuvent introduire une taxe sur les billets d'avion. Dans ce contexte, la commission est consciente qu'une telle taxe d'incitation seule ne va pas résoudre les énormes problèmes auxquels nous allons faire face. L'argument évoqué était que le Conseil des États avait déjà pris la décision et que le Conseil national est censé suivre cette décision et que cette initiative cantonale vient trop tard. La majorité de la commission était par contre d'avis que c'est justement le bon moment pour maintenir la pression sur les chambres fédérales.

En outre, l'initiative cantonale était vue comme instrument adapté si plusieurs cantons demandent la même chose, ce qui est le cas pour une taxe incitative pour le trafic aérien.

Die Kommission hat ebenfalls über das Instrument der Lenkungsabgabe diskutiert. Der Staatsrat legt in seiner Antwort dar, dass Lenkungsabgaben nachgewiesenermassen einen Effekt haben. Einen Effekt einerseits auf das Verhalten, da es einen Anreiz setzt, sich in eine bestimmte Richtung zu verhalten, indem ein Teil der Mittel an die Bevölkerung rückvergütet wird. Eine Lenkungsabgabe ist somit auch nicht unsozial. Andererseits hat sie einen Effekt, weil Mittel geschaffen werden, um ein politisches Ziel zu fördern, in diesem Fall, indem zusätzliche Anreize für ökologische Verkehrsmittel geschaffen und die negativen Auswirkungen des Klimawandels kompensiert werden sollen. Das sind die Punkte 2 und 3 des Dekrets.

Après une discussion intéressante, la majorité de la commission a décidé de suivre la proposition du Conseil d'Etat. Cette majorité était convaincue que l'alternative de ne pas donner suite au décret ne serait un bon signe ni pour la cause ni pour le canton de Fribourg.

Un amendement pour biffer le point un a été rejeté par sept voix contre quatre. Au vote final, par sept voix contre quatre et zéro abstention, la commission propose au Grand Conseil d'adopter ce projet de loi selon la proposition initiale du Conseil d'Etat.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Nous sommes aujourd'hui au cœur d'une discussion qui aura marqué les derniers mois de manière relativement intense et qui marquera sans doute encore les quelques jours qui nous séparent de dimanche.

Nous avons une certaine évidence qui était encore contestée il n'y a pas si longtemps que cela. Le réchauffement climatique est bien là et nous le sentons sur l'ensemble de la planète et aussi dans le canton. C'est un sujet qui faisait l'objet d'un clivage gauche-droite il n'y a pas si longtemps. Aujourd'hui, les personnes qui s'adressent au Conseil d'Etat et tout particulièrement au directeur de la DAEC vivent au quotidien des problèmes concrets qui sont liés à l'évolution du climat. Je pense notamment au monde agricole, à des bouts de routes qui ont tendance à tomber plus rapidement que par le passé parce qu'il y a plus

d'érosion, parce que l'eau est toujours là dans les mêmes quantités mais qu'elle est répartie de manière différente dans les saisons. Tous ces effets, même si le canton de Fribourg n'a pas ou plus de glacier, il les voit au quotidien et ils développent un coût relativement important. Cela a des conséquences pour nous et pour le fonctionnement de la société, de l'État.

La Confédération a publié la semaine dernière les conséquences au niveau national en termes de coûts de cette évolution climatique et de l'évolution de la température pour nos infrastructures. Dans ce sens-là, le Conseil d'Etat est d'avis que nous ne pouvons pas ne rien faire face aux attentes que les générations futures peuvent avoir par rapport aux politiques publiques actuelles face à ce réchauffement climatique. Le Conseil d'Etat a pris déjà un certain nombre de mesures. Il a mis dans le contexte de ses objectifs de législature des objectifs, notamment l'élaboration d'un plan climat pour lequel un certain nombre d'entre vous sont impliqués à différents titres avec principalement deux volets à mettre en avant. Le premier volet est celui des mesures dites d'adaptation. Ce ne sont pas les toutes premières auxquelles on pense quand on fait de la politique climatique. C'est un volet néanmoins important. Ce sont toutes les mesures que doit prendre et que peut prendre le canton pour s'adapter aux augmentations de température, aux effets concrets que ces augmentations ont pour le monde agricole, pour la protection des eaux, pour le tourisme, pour d'autres éléments du fonctionnement de notre canton. Ce sont des mesures qui ont un coût mais qui permettent d'éviter des conséquences plus graves sur le bon fonctionnement de la société. Le deuxième volet est celui de l'atténuation. C'est celui qui est toujours politiquement un petit peu plus difficile. C'est celui où tout le monde dit qu'il faudrait faire quelque chose mais que chez lui ça n'amène pas grand-chose et qu'il faut peut-être commencer là où cela donne plus d'effet. C'est un peu la discussion que l'on peut avoir ici aussi sur la taxe sur les avions, sur les vols. Toutes les mesures que l'on peut envisager au niveau national voire cantonal dans le domaine de l'atténuation sont toujours de l'ordre du pour mille ou du pour mille de pour mille si on prend les choses à l'échelle mondiale. En même temps, si tout le monde pense comme cela, rien ne va se faire.

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat a proposé de donner une suite directe au mandat, pour lequel la rapporteur a évoqué les principaux motifs, avec quelques réflexions sur ce qui se fait ailleurs, que je souhaite vous donner en complément à ce qu'a dit la rapporteur.

Erstens: Der Ständerat hat bereits beschlossen, auf eine analoge Vorlage einzugehen. Sie ist nicht genau gleich formuliert. Sie wurde vom Ständerat - zuerst von seiner Kommission und dann vom Gesamtrat - in einigen Punkten abgeändert. Auf Bundesebene braucht es immer einen Zweirat. Es ist davon auszugehen, dass auch der Nationalrat noch etwas an dieser Vorlage rumschrauben wird. Insofern ist es nicht unüblich, dass Kantone - und andere Kantone haben es im Übrigen bereits vor dem Kanton Freiburg getan - ihre Stimme abgeben, um dem Parlament noch etwas Rückenwind zu geben in Bestrebungen, die das Parlament so oder so bereits hat. Der Ständerat hat eine Abgabe auf Flüge vorgesehen, die zwischen 30 und 120 Franken beträgt.

Ich komme noch einmal auf die Folgen zurück. Es wurde gesagt, die Schweiz solle nicht isoliert solche Vorlagen übernehmen. Dazu ist zu sagen, dass alle Nachbarländer der Schweiz, insbesondere Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien bereits ähnliche Abgaben eingeführt haben, zum Teil mit tieferen Zahlen, zum Teil aber auch mit höheren Zahlen. Italien geht bis auf 200 Euro, das ist praktisch das Doppelte dessen, was der Ständerat als Maximum beschlossen hat. Wir sind also mit dem Schweizer Betrag, wie er vom Ständerat beschlossen wurde, ungefähr im Schnitt dessen, was unsere Nachbarländer beschlossen haben.

Interessant ist, vielleicht auch in Hinblick auf die Diskussion, die wir haben werden zum Änderungsantrag, der deponiert wurde: Alle Nachbarländer haben eigentlich Steuern und nicht Lenkungsabgaben beschlossen. Die Abgaben der Nachbarländer fliessen nämlich allesamt in die Staatskasse. In der Schweiz sieht der Ständerat eine Teillenkungsabgabe vor, auch aus sozialen Gründen. Ein Teil soll zurückfliessen an die Haushalte, ein Teil soll dazu gebraucht werden, um Aufgaben im Bereich des Umweltschutzes und des Klimaschutzes wahrzunehmen. Das zum Kontext unserer Nachbarländer, damit wir uns etwas situieren können.

Diskutiert wird natürlich auch immer die Wirkung einer kantonalen Initiative.

Les personnes qui ont suivi une fois ou l'autre les débats au Parlement fédéral savent que les initiatives des cantons, les "Standesinitiative" en allemand — l'allemand a deux mots pour dire deux choses différentes; le Français n'a qu'un seul mot pour dire deux choses différentes — sont des initiatives cantonales mais au sens de l'initiative déposée par un canton en droit fédéral. Ces initiatives sont généralement au dernier point de l'ordre du jour des commissions et du Parlement à Berne, c'est-à-dire que l'influence de ces initiatives n'est pas gigantesque pour dire les choses de manières euphémiste. En revanche, quand plusieurs cantons s'y mettent, c'est le cas aujourd'hui avec plusieurs cantons qui ont déjà déposé des initiatives cantonales de même type à Berne, l'influence devient un petit peu plus grande et ce tout particulièrement dans un contexte où le débat est partagé. Certaines forces politiques ont modifié leur position à Berne sur cet aspect-là dans les derniers mois, ce qui a changé les rapports de force et a conduit le Conseil des États à décider à une majorité assez claire de suivre la proposition faite dans ce sens-là.

On a beaucoup parlé aussi de l'aspect social et on parle beaucoup de l'aspect social de la politique climatique. Il ne faut pas faire une politique climatique dont l'usage est réduit exclusivement aux gens qui peuvent se permettre un certain nombre de prestations. C'est une des raisons pour lesquelles le Conseil des États a choisi une variante moitié-moitié, comme la fondue, c'est-à-dire moitié dans la caisse de l'État pour des tâches environnementales et climatiques et l'autre moitié sous forme de ristournes, par exemple par les primes d'assurance maladie, ce qui a comme conséquence qu'une famille moyenne suisse de deux adultes et deux enfants qui va une à deux fois par année en avion à Majorque ou dans d'autres charmants lieux de villégiature paiera moins avec l'introduction de la taxe et par le remboursement des caisses maladie qu'aujourd'hui. On a un effet social positif pour une famille qui va une à deux fois par année faire des vacances en avion. Par contre, un ou une jeune qui va huit à dix fois par année faire du shopping à New York paiera nettement plus s'il fait ces choses-là en avion. Ce sont des choses qui existent aussi. J'en connais. On n'est pas toujours bon dans ses talents pédagogiques sur ce domaine-là, mais c'est une autre discussion.

Voilà quelques éléments que je souhaitais vous donner au nom du Conseil d'Etat. C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat vous propose de donner une suite directe avec le décret qui vous est soumis aujourd'hui en trois points et vous recommande de suivre sa proposition.

Repond Nicolas (PS/SP, GR). Mes liens d'intérêts, j'en ai très peu, car je prends l'avion environ une fois tous les trois à quatre ans.

Tout d'abord, je voudrais vous dire qu'il est pour moi profondément regrettable qu'il faille devoir passer par des taxes sur les billets d'avion pour faire comprendre à une partie de la population que l'aviation n'est pas ou ne devrait pas être considérée comme un moyen de transport normal, anodin, routinier, que l'on prend dix à vingt fois par année pour aller faire des emplettes dans diverses villes de ce continent. En effet, et jusqu'à preuve du contraire, peu de personnes sur cette terre ont la capacité de voler et de savoir le faire comme Géraldine Fasnacht. Voler avec un avion, de tourisme ou civil, n'est pas un moyen de transport conventionnel. Il faut donc donner un signe à une partie de la population vivant dans ce pays pour qu'elle diminue son comportement compulsif et totalement anormal à effectuer trop souvent des sauts de puces en avion, de ville en ville souvent européenne, ceci pour effectuer la plupart du temps des sorties achats du style habits, car il ne s'agit bien trop souvent que de cela, des habits ou autres gadgets que cette même partie de la population pourrait tout aussi bien acheter en Suisse. Cela me fait penser exactement à la même chose que ces personnes qui font en voiture trois cent kilomètres aller-retour pour faire leurs achats en France voisine, tout ceci pour économiser deux à trois cent francs par rapport aux prix pratiqués en Suisse sur le plein de marchandises contenues dans leur coffre. Finalement, ces personnes en auront dépensé tout autant par les frais des kilomètres parcourus avec leur voiture. Ces deux exemples peuvent paraître assez similaires, puisque souvent le but des personnes prenant souvent l'avion est de manière compulsive que de faire quelques achats, passer une petite nuit à l'hôtel, le moins cher possible évidemment, et de faire quelques "selfies" pour les mettre sur Facebook et montrer qu'on était là. Dans quelle drôle de société vivons-nous? J'ai dit drôle mais j'aurais dû dire décadente.

Chers et chères collègues députés, j'ai mentionné que les deux exemples précédents étaient assez similaires. Sur le principe du peu de réflexion aussi bien sur les frais réellement dépensés que sur la pollution engendrée, ils se ressemblent certainement. Par contre, sur les taxes rapportées à la Confédération, ils ne sont pas comparables. Je vous rappelle que la taxe sur l'essence des voitures est de 73,12 centimes par litre qui vont directement à la Confédération. Certes, la Suisse pratique aussi des taxes sur les vols intérieurs, mais aucune taxe n'est perçue sur les vols sortants et entrants en Suisse, vers ou depuis l'étranger, ceci à cause de la trop vieille convention internationale de Chicago sur l'aviation civile, qui date de 1944, donc avant la fin de la deuxième guerre mondiale et avant les premiers vols civils en avions à réaction. Quand on sait que les Suisses sont les champions du monde des vols en avion et qu'ils le prennent deux fois plus souvent que tous nos pays voisins, ceci d'après le rapport "Micro-recensement mobilité et transports", que L'Office fédéral de la statistique réalise tous les cinq ans, il est grand temps d'avoir une réaction pour diminuer cette progression, qui s'accélère encore plus ces dernières années. Ainsi, entre 2010 et 2015, le nombre de vols a augmenté de 43% et la distance parcourue de 57%. Entre 2014 et 2016, l'aéroport de Zurich a vu une progression de passagers de plus de 10%. Selon les statistiques, ce sont d'abord les 18-24 ans qui volent le plus, suivis de près par les 25-44 ans. Selon ce même rapport, tous les voyageurs riches volent plus.

Mesdames et Messieurs, il est grand temps de réagir pour le climat et notre planète, et contre ces habitudes compulsives d'une frange de la population, souvent aisée, qui consistent à prendre l'avion pour n'importe quel motif au lieu d'utiliser des moyens conventionnels comme le train. Cela aura pour effet une diminution du nombre de vols et donc une diminution des émissions de CO₂. Il faut donc rétablir une certaine équité entre les taxes sur les transports, spécialement en ce qui concerne les transports aériens en les taxant pour leur nuisance sur le climat. Même si les taxes sont souvent peu sociales, celles-là ne le seront pas, car ce rapport mentionne aussi que plus on est riche et plus on se déplace en avion. Cela ne changera en rien pour les moins aisés, puisqu'ils ne se déplacent que très peu en avion, n'en ayant pas les moyens.

Ainsi donc, vous aurez compris que le groupe socialiste soutiendra à l'unanimité cette initiative et vous invite à en faire de même.

Sudan Stéphane (*PDC/CVP, GR*). Je déclare mes liens d'intérêts avec ce sujet: aucun, si ce n'est d'être le supporter d'un club de football d'Outre-Manche, où je me rends une fois l'an.

Le groupe démocrate-chrétien a analysé attentivement le décret portant dépôt d'une initiative cantonale à l'Assemblée fédérale en vue de l'introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien. Il reste partagé, comme l'était d'ailleurs la commission parlementaire, qui est entrée en matière par 7 voix contre 4, après un débat nourri quant à l'efficacité d'un tel dépôt au Parlement fédéral, qui a d'ores et déjà remis l'ouvrage sur le métier, afin de mettre en place cette taxe incitative. Partagé également sur le sujet du résultat visé par cette taxe, qui se voudrait incitative. Mais l'est-elle vraiment? Va-t-on même avec cette taxe abandonner nos habitudes? Va-t-elle freiner notre utilisation actuelle de l'avion ou est-ce encore une taxe visant à remplir à nouveau les caisses de l'AVS ou d'autres projets n'ayant aucun rapport avec ce sujet? Il reste, comme on le voit, de nombreuses interrogations qui persistent et le groupe estime que, dans tous les cas, le produit de cette taxe devrait être totalement redistribué pour des projets et des accompagnements environnementaux de la mobilité en Suisse. Un amendement dans ce sens a été déposé pour modifier l'article 1 du décret.

Je suis personnellement très partagé sur ce décret, car doit-on analyser le fond ou la forme de cette prise en considération de ce problème environnemental et la taxe incitative qui est liée? Je citerai un exemple récent personnel qui nous montre que quelque chose ne fonctionne plus dans notre politique actuelle de mobilité. Dernièrement, j'ai choisi un vol pour aller voir en Angleterre le meilleur club du monde avec mon fils et cela m'a coûté 19,45 frs, alors qu'un aller-retour plus ou moins rapide à la désalpe d'Albeuve, en train, m'est revenu à 24 frs. C'est donc sur le fond de cette mobilité low cost qu'on se doit de trouver des remédiations et des corrections. C'est pourquoi le groupe démocrate-chrétien entrera, en majorité, en matière sur cette initiative cantonale, dans cette optique que le fond doit l'emporter sur la forme.

Dorthe Sébastien (*PLR/FDP, SC*). Mes liens d'intérêts: j'utilise probablement, aux yeux de certains d'entre nous, trop souvent ce mode de transport, mais je me soigne. Je prends la parole au nom du groupe libéral-radical, groupe qui est également partagé, comme l'étaient finalement les délégués PLR suisses il y a quelques mois. Cependant, le groupe libéral-radical soutiendra, dans sa majorité, aussi courte soit-elle, l'entrée en matière et de facto le décret qui nous est soumis comme nous le propose par ailleurs le Gouvernement. Cela dit, nous devons différencier la forme du fond. En effet, nous pouvons sérieusement nous questionner sur le timing et la portée de cette initiative, puisque je vous rappelle, comme cela a également été rappelé, que récemment le Conseil des États s'est prononcé favorablement sur cette question dans le cadre de la loi sur le CO₂, et précisément avec l'aide du PLR. Le Conseil des États a été notamment favorable à la mise en œuvre de cette taxe. Au surplus, le Conseil national se penchera à nouveau sur cette question lors de la session d'octobre soit dans quelques jours seulement. Néanmoins, notre groupe souhaite continuer à appliquer une politique proactive dans le domaine de l'environnement et refusera ce matin d'être des Neinsager, ce d'autant plus qu'il s'agit finalement uniquement de donner une impulsion, un message à l'intention de nos chers parlementaires fédéraux. Cette démarche n'est d'ailleurs pas unique en Suisse, puisque d'autres parlements cantonaux, comme on l'a dit tout à l'heure, l'ont faite. Mais ne perdons pas de vue que ce matin, au grand dam peut-être de certains de mes chers collègues, nous ne parlons pas d'application concrète et de modalités de cette taxe sur les billets d'avion mais uniquement d'encouragement avec une certaine légèreté. A ce titre, si dans le fond, le groupe libéral-radical peut être également sceptique sur la portée incitative de cette taxe, elle ne peut qu'encourager les parlementaires fédéraux, à l'instar du groupe PDC, à faire le maximum pour que l'intégralité de l'éventuel fonds constitué permette de financer des mesures concrètes de réduction des émissions de CO₂ sur le long terme.

Enfin, le groupe libéral-radical est unanimement convaincu qu'il s'agira de prendre de la hauteur, sans jeu de mots, afin que la question générale de l'aviation et de ses effets négatifs soit abordée et discutée, au minimum au niveau européen.

Par conséquent, vous l'aurez compris, la majorité du groupe libéral-radical tient à être résolument positive et soutient ce décret.

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). C'est avec grand plaisir que je vois ces idées en faveur du climat, qui avaient été refusées et qui ont fait leur petit bonhomme de chemin entre temps.

Je déclare mes liens d'intérêts: surtout, je ne suis candidate à rien ce week-end, mais je suis membre du comité de l'Alliance climatique suisse, soit la faïtière de 80 organisations suisses qui s'occupent des questions climatiques.

Nous avons vu que le Conseil des États, comme quelques orateurs l'ont déjà mentionné, a fait un premier pas envers cette taxe sur les billets aériens. C'est pourquoi nous pensons qu'il est quand même utile d'envoyer notre initiative à Berne. Le Conseil national, qui doit aussi se pencher dessus, n'était pas seulement réticent mais totalement opposé à des mesures incitatives dans un premier temps. Je me réjouis que le PLR fribourgeois va aussi nous aider à convaincre le PLR au niveau suisse, au Conseil national, pour que dans la deuxième version de cette loi, il y ait un changement notable sur les billets aériens.

M. Sudan a très bien illustré, par son exemple, le fait qu'une taxe incitative pour de courts trajets de 30 frs fera déjà son effet. Quand vous ajoutez une taxe de 30 frs à un billet d'avion qui coûte 20 frs, cela a un effet incitatif indéniable, surtout sur des jeunes qui prennent l'avion parce que c'est bon marché. Donc, pour les courts trajets, cette taxe aura vraiment un effet.

Là où nous sommes plus mitigés, c'est concernant le plafond de 120 frs pour des vols commerciaux en business class ou en première classe. Un plafond de 120 frs pour des vols qui coûtent plusieurs milliers de francs ne fait aucun effet. On espère que là, le Parlement travaille encore un peu sur ce cela et augmente le plafond.

Concernant l'idée de notre collègue Sudan de ne pas ristourner la taxe mais de l'utiliser à des fins environnementales, on peut vivre avec cette idée. Je pense que les détails sont de toute façon entre les mains du Parlement. Aujourd'hui, ce qui est important, c'est que nous figurions dans le rang des cantons qui soutiennent cette mesure climatique, avec toutes les autres mesures que nous pouvons décider au niveau cantonal. Dans la liste des cantons qui soutiennent déjà cette mesure, j'aimerais mentionner le Valais, qui vient d'envoyer une proposition similaire. J'aimerais surtout remercier la députée genevoise Isabelle Pasquier, qui a fait toute la recherche pour le dépôt de ce postulat. Le canton de Genève, qui n'est pas mentionné dans le message, était un des premiers à avoir demandé des mesures et je crois que c'est aussi utile, parce qu'à Genève, où il y a un aéroport, la gauche genevoise est en train de demander des mesures à prendre face au développement de l'aéroport.

Je vous remercie si vous soutenez ce geste, cette initiative cantonale, pour envoyer notre message à Berne.

Fagherazzi-Barras Martine (*PS/SP, SC*). Ayant participé à la commission en tant que représentante du Parti socialiste, je m'exprime ici au nom du groupe.

Nous vivons une époque où nous sommes conscients des facteurs qui participent à l'accélération du réchauffement climatique et nous sommes pleinement conscients aussi des conséquences qui en découlent ou en découleront encore. Alors oui, nous devons inciter à un comportement responsable, car il en va du maintien de la qualité de notre vie et de notre environnement à tous. Certains diront que l'introduction d'une taxe ne dissuadera peut-être pas certains comportements, comme elle n'enlèvera d'ailleurs rien au fait que prendre l'avion avec ou sans taxe continuera de polluer l'atmosphère de la même manière. Le trafic aérien représente, à ce jour, 4 % des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale et ces émissions augmentent 2 à 3 fois moins vite que le trafic routier. Mais les statistiques prédisent que le contingent des vols doublera d'ici 20 ans pour atteindre plus de 8 milliards de passagers annuels. Si les compagnies elles-mêmes s'engagent à mener une politique de limitation des émissions carbone, en alimentant la recherche de carburants plus propres ou d'améliorations technologiques, il est logique aussi que le consommateur participe lui aussi activement à un comportement responsable. La démocratisation des déplacements en avion a pu se faire en partie suite à la libéralisation du marché des transports aériens, à l'exemption de taxes sur le kérosène pour les vols internationaux, mais surtout suite à l'émergence des sociétés low cost, qui arrivent aujourd'hui à pratiquer des prix certes alléchants mais qui ne sont plus en commune mesure avec ce qu'il serait décent de payer pour effectuer certaines distances. Aujourd'hui, il est moins coûteux pour une famille de faire un aller-retour Genève-Londres que de faire un aller-retour Fribourg-Zurich. Cette politique contribue à l'intensification de la croissance du trafic aérien et suscite chez les consommateurs un accès trop facilité, qui ne l'incite plus à réfléchir, pour certains, au bien-fondé de leurs déplacements. Il est donc important qu'en Suisse nous développions l'attrait et l'accès aux transports publics moins polluants, comme le train par exemple, et ceci d'autant plus que de notre pays, situé idéalement au cœur de l'Europe, géographiquement parlant du moins, il est facile de rayonner dans de nombreux pays alentours via ce moyen de transport.

Certains membres de la commission, opposés à cette taxe, ont émis des craintes quant au fait que son introduction puisse prêter les familles de la classe moyenne et les priver de vacances. Je suis moi-même maman de trois enfants et je peux m'identifier pleinement à cette classe moyenne suisse. Prendre l'avion reste pour beaucoup de familles, comme la mienne, une chose occasionnelle, et majorer le prix des billets d'avion pour une taxe ne devra pas avoir d'incidence majeure dans le budget annuel d'une famille. Par contre, ces mêmes familles de la classe moyenne pourront bénéficier d'un retour direct de cette taxe, puisqu'une partie des recettes engrangées, soit près d'un milliard, devraient en partie leur être rétrocédées sous forme de compensation en allègements de leur prime d'assurance-maladie, ceci dans un souci de redistribution large.

En conclusion, il paraît justifiable et raisonnable de vouloir taxer les billets d'avion, car c'est un des moyens qui permettra d'inciter à un comportement individuel éco-responsable et de limiter la croissance effrénée du trafic aérien et de ses conséquences pour le climat. Le canton de Fribourg se doit de donner un signal fort en la matière et sa prise de position en faveur d'une taxe contribuerait sans doute déjà à sensibiliser ses citoyens à cette problématique.

Le groupe socialiste soutiendra donc le décret et vous invite à en faire de même.

Grandgirard Pierre-André (*PDC/CVP, BR*). Je déclare mes liens d'intérêts: je suis membre de la commission ordinaire qui a étudié ce décret. J'habite à 5 kilomètres de Payerne Airport, aérodrome civil qui utilise la même piste que la base aérienne de Payerne. Je précise que je ne possède pas encore de jet privé et que j'utilise occasionnellement l'avion en hiver, quand mon activité professionnelle à son périégée m'autorise à prendre des vacances. Je suis contre les taxes incitatives qui n'incitent à rien du tout. En taxant les billets d'avion, nous nous trompons de cible, car ce ne sont pas quelques francs ou dizaines de francs par billet qui modifieront nos habitudes ou nos envies de dépaysement. Ainsi, le vol low cost inter-villes européen sera un tout petit peu moins low cost, mais cela ne privera pas le voyageur de son saut de puce périodique. La cible que je privilégierais est le déplacement de marchandises autour de la planète, notamment par les cargos porte-containers, qui polluent beaucoup plus

que les avions. A ce sujet, la vente par correspondance, qui a le vent en poupe, est une véritable calamité. Prenez par exemple le site Wish.ch, vous achetez tout, tout de suite, des produits qui sont exclusivement fabriqués en Chine, qui traversent les océans, qui arrivent en Europe pour quelques francs et, comble de tout, si vous n'êtes pas satisfait de votre achat, vous ne le payez pas et on vous invite à le jeter, car le renvoyer à son expéditeur coûte trop cher. Un bilan écologique désastreux. Cela dit, il m'est arrivé, à mon retour de vacances, de culpabiliser sur mon empreinte carbone. Facile. Il me suffit de semer un hectare de betteraves sucrières supplémentaire ou de planter un arbre fruitier et j'équilibre mon bilan CO₂.

En commission, je me suis opposé à cette taxe incitative infructueuse et impertinente. Je maintiens ma décision et je ne soutiendrai pas ce décret.

Chères et chers Collègues, je vous invite à rejeter, comme moi, ce décret et à planter un arbre.

Waeber Emanuel (*UDC/SVP, SE*). Nous nous voyons aujourd'hui confrontés à une initiative cantonale déposée parallèlement dans plusieurs cantons, de manière bien organisée par les Verts. Lors de la discussion sur notre initiative, vous vous souvenez, sur l'accord-cadre avec l'Union européenne, nous étions encore accusés de faire de la politique populiste, même si le Conseil d'Etat avait partagé nos craintes par rapport à plusieurs points encore ouverts. Par contre et malheureusement contrairement à notre initiative, les données sur cette initiative aujourd'hui ont complètement changé. Comme le Conseil d'Etat le mentionne dans son message, le Conseil national avait rejeté le 10 décembre 2018 une proposition d'introduire une taxe sur les billets d'avion. Le groupe démocrate-chrétien a été partagé et seuls le groupe libéral-radical et le groupe de l'Union démocratique du centre se sont prononcés contre cette introduction. Entretemps, les délégués du groupe libéral-radical, nous l'avons entendu, ont décidé, en juin de cette année, d'approuver l'introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien, avec l'objectif de ne pas perdre trop de pourcentage électoral ce prochain dimanche.

In der Zwischenzeit haben sich aber politische Begebenheiten ereignet. So wurde am 12. März eine Petition mit demselben Anliegen an die Bundesversammlung eingereicht. Am 19. September stimmte der Nationalrat einer Motion zur Einführung einer Flugticketabgabe zu und schliesslich hat der Ständerat am 25. September einer Verteuerung zwischen 30 und 120 Franken zugestimmt. Wie Sie unschwer feststellen können, ist die heute vorliegende Initiative zu Handen der Bundesversammlung bereits Geschichte und somit wohl auch obsolet.

En 2017, les émissions de CO₂ d'une grande compagnie aérienne, EasyJet, avec 950 collaborateurs ayant un contrat de travail suisse, étaient de 78,62 grammes par passager e kilomètre, chiffre en baisse de 32 % depuis l'an 2000. Ce progrès a été réalisé grâce à des investissements dans les technologies modernes, une gestion efficace et une exploitation maximale des sièges. Les taxes inciteront les compagnies à exploiter plus longtemps des flottes anciennes, donc à investir moins. Les aéroports proches des frontières suisses, comme Mulhouse et Lyon en France, Milan en Italie, profiteraient de l'introduction d'une taxe nationale chez nous sur les transports aériens. Les auteurs de cette initiative n'ont qu'un seul objectif: amasser un maximum d'argent en se servant sans gêne dans le porte-monnaie des citoyennes et des citoyens. Ces interventions visent principalement à tailler dans la propriété privée et à prendre l'argent que les hommes et les femmes ont gagné par un dur labeur. De plus, cette politique est profondément antisociale et frappe principalement les petits revenus et la classe moyenne.

Ce que nous devons faire contre le réchauffement climatique, c'est soutenir des progrès techniques à l'utilisation respectueuse des ressources dans la vie quotidienne, comme on l'a déjà mentionné cette semaine, un mode de vie attentif et responsable, miser sur les connaissances et acquis pratiques de la science, de la technique, de l'industrie, pour régler les problèmes environnementaux et, pour finir, soutenir les efforts internationaux dans la navigation aérienne, pour stabiliser les émissions de CO₂ (l'accord Corsia déjà mentionné) et renoncer aux actions isolées de la Suisse. C'est pour ces raisons-là...

Aus diesen Gründen beantragen wir die Rückweisung dieses Dekrets an den Staatsrat.

Bonny David (*PS/SP, SC*). Je m'exprime à titre personnel et je suis membre de la commission cantonale de l'énergie.

Je félicite M. Stéphane Sudan pour sa proposition d'amendement, que je soutiendrai partiellement. Il paraît clair que cette taxe doit servir pour trouver des solutions pour le futur, parce que si on la redistribue, on ne va pas vraiment créer un fonds ou s'engager scientifiquement à trouver des solutions. Dans votre proposition, vous mettez: "... de consacrer la totalité de celle-ci exclusivement à des projets environnementaux de mobilité". Je souhaiterais que vous retiriez "de mobilité" et que vous gardiez uniquement "environnementaux" au sens large, ce qui permet vraiment ainsi de partir dans cette recherche que j'ai l'impression que vous voulez aussi. C'est ce qu'il faut. Donc peut-être éviter le mot "de mobilité" et je pourrai soutenir cet amendement et, évidemment, le décret, car il nous faut vraiment trouver des solutions pour le futur.

Après, juste un pavé dans la mare: comment va-t-on faire avec les vols militaires?

Marmier Bruno (*VCG/MLG, SC*). Je voulais juste répondre à mon cher collègue Emmanuel Waeber. A chaque fois que le groupe de l'Union démocratique du centre prend la parole sur cette thématique, on a l'impression que vous voulez toujours maintenir l'utilisation de l'énergie fossile le plus longtemps possible. On sait que votre président national est président de l'Union pétrolière, on comprend qu'il a des intérêts et que vous défendiez ces intérêts-là, mais ça devient un peu fatigant à

la longue. On ne va pas rester dépendant, je l'ai dit à M. Mesot lors du débat télévisé, à long terme, des monarchies du Golfe pour acheter nos énergies dont on a besoin. Donc, être raisonnable sur le transport aérien est quelque chose d'indispensable pour notre indépendance et notre sécurité, comme vous aimez souvent le répéter.

Bertschi Jean (*UDC/SVP, GL*). Je m'exprime à titre personnel et j'étais également membre de la commission qui a traité le sujet.

Mon avis: plutôt proposer des solutions pour ménager l'environnement et soutenir la recherche afin de trouver des techniques qui diminuent la pollution comme par exemple les normes pour les nouvelles voitures. Ce ne sont pas les taxes qui diminuent le CO₂, mais elles chargent le budget des familles, principalement celles qui ont un revenu modeste. Il faut des mesures concrètes et je vois encore un grand potentiel pour améliorer la technique future de la mobilité.

Waeber Emanuel (*UDC/SVP, SE*). Cher Collègue député Bruno Marmier, vous vous souvenez aussi, quand il s'agit de soutenir la force hydraulique indigène pour l'extension de la production indigène des énergies renouvelables, les Verts s'opposent à chaque reprise au niveau suisse et au niveau des cantons.

Ballmer Mirjam (*VCG/MLG, SC*). Ich möchte noch einmal betonen, dass eine Mehrheit der Kommission klar der Meinung war, dass es eben nicht reicht, über das Klima zu sprechen. Es wurde mehrfach gesagt: Es braucht konkrete Massnahmen. Diese Flugticketabgabe ist ein kleiner Schritt, aber sie ist ein Schritt und sie ist eine konkrete Massnahme, mit welcher wir zwar nicht sehr innovativ sind, weil alle unsere umliegenden Länder sie bereits eingeführt haben, aber wir sind aktiv und tun etwas.

Ich denke, es ist für den Kanton Fribourg respektive Kanton Freiburg - ich wurde gestern darauf hingewiesen, dass ich Freiburg sagen soll - wichtig zu zeigen, dass wir die Zeichen der Zeit erkannt haben und dass wir für die nächste Generation eine lebenswerte Umwelt hinterlassen wollen.

Ich gehe noch ganz kurz auf einzelne Voten ein.

Je remercie M. Grandgirard pour son intervention. On en a déjà discuté dans la commission. Je trouve personnellement dommage de ne pas prendre une mesure parce qu'on est d'avis qu'il y a d'autres défis encore plus grands. Cela devrait justement nous motiver à agir et c'est ce qu'on veut faire ici, prendre une petite mesure, mais c'est une mesure et ça va changer quelque chose.

Bei Grossrat Waebers Votum bin ich nicht ganz einverstanden mit seiner Definition von Populismus. Ich denke wir haben eine andere Definition von Populismus. Ich glaube, wir müssen hier sehen: Die Bevölkerung reagiert auf wissenschaftliche Fakten, die uns aufzeigen, dass es in Zukunft schwierig werden wird, auf dieser Welt zu leben, wenn wir so weitermachen. Diese wissenschaftlichen Fakten zeigen auf, dass wir handeln müssen, weil sonst die Erderwärmung so stark wird, dass es für uns schwierig wird, ein Leben in dieser Qualität, wie wir sie heute noch haben, weiterzuführen.

Ich denke, dass es genau richtig ist, wenn die Politik auf die Bevölkerung hört, vor allem, wenn sich diese auf wissenschaftliche Fakten abstützt.

M. Bertschi, vous avez dit que ce n'était pas une mesure concrète. Je ne partage pas cet avis, c'est une mesure très concrète.

Wie bereits gesagt, ist es nachgewiesen, dass Lenkungsabgaben eine Wirkung haben. Wir können nachher noch über den Antrag und die Frage diskutieren, welche Wirkung grösser ist. Ist die Wirkung grösser, wenn die Hälfte der Abgaben direkt, 1 zu 1, an die Bevölkerung zurückbezahlt wird oder ist die Wirkung grösser, wenn das ganze Geld in Massnahmen investiert wird, die in eine andere Richtung lenken sollen? Im Falle des Antrages wäre dies die stärkere Unterstützung anderer Mobilitätsmöglichkeiten.

Den Antrag haben wir in der Kommission nicht diskutiert, er wurde ja erst gestern deponiert. Ich persönlich finde es positiv, wenn die Bevölkerung einen Teil einer Abgabe ganz direkt, 1 zu 1, zurückerhält. Das hat auch zur Folge, wie es Herr Staatsrat Steiert bereits gesagt hat, dass Familien mit kleineren Budgets stärker profitieren, als wenn alles Geld in Massnahmen gesteckt wird.

Trotzdem kann ich nachvollziehen, dass man mit der Lenkungsabgabe Mobilitätsformen stärker fördern will. Das ist durchaus eine Überlegung, die ich nachvollziehen kann. Ich denke, wir können mit dem Antrag der Christlichdemokratischen Fraktion gut leben. Was dann das Bundesparlament damit macht, werden wir sehen. Und vielleicht sitzt ja die Eine oder der Andere hier im Saal, die nach den Eidgenössischen Wahlen vom Sonntag mitdiskutieren kann in Bern.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Merci aux représentants des groupes pour leur prise de position. Je vous donne quelques éléments de réponse et les premiers concernent les remarques du député Grandgirard, qui remet en question la mesure, en évoquant notamment des problématiques telles que les importations d'articles en tous genres de Chine par des porte-containers. Il n'y a aucune opposition entre des mesures éventuelles pouvant être prises un jour, sans doute au niveau européen ou ailleurs, sur ces importations et leurs effets sans doute effectivement

néfastes, et la proposition qui est faite ici. Les tâches potentielles sont cumulatives et non pas alternatives. A notre avis, il n'y a donc pas d'influence réelle là-dessus. Le Conseil d'Etat n'a pas eu à se prononcer sur le fait de planter des arbres pour lutter pour le climat. Nous avons dans plusieurs de nos politiques sectorielles des mesures qui vont dans cette direction-là. L'un ne s'oppose pas à l'autre. Je viens volontiers une fois planter un arbre avec vous, mais ça ne s'oppose pas à une taxe sur les avions.

Grossrat Waeber hat über elektorale Aspekte gesprochen. Es ist hier nicht die Aufgabe des Staatsrates, sich zu solchen Äusserungen zu äussern. Das überlasse ich Ihnen hier im Saal.

Sie haben ebenfalls gesagt, die Standesinitiative sei faktisch bereits Geschichte, weil der Ständerat ja bereits beschlossen habe, das ganze Anliegen aufzunehmen. Ich bin etwas erstaunt über Ihre Äusserung: Sie vertreten ja eigentlich eine politische Sensibilität, auch persönlich, des grossen Respektes der Institutionen und Sie wissen, wir haben in Bern zwei Kammern und die zweite Kammer hat ihren Beschluss ja noch nicht gefällt. Ist dies als Plädoyer für die Aufhebung des Zweikammersystems aufzufassen, wenn Sie bereits nach einer Kammer sagen, dass es Geschichte sei? Darüber können wir ja vielleicht dann ausserhalb des Saales diskutieren. Der Staatsrat war zumindest der Meinung, es ergäbe Sinn, ein klares Zeichen für die zweite Kammer zu geben, vor allem, nachdem in der ersten Lesung die volle Überzeugungskraft ja noch nicht durchgedrungen war.

Sie sagen ebenfalls, es bestünde das Risiko, dass die Schweizerinnen und Schweizer einfach ins Ausland ausweichen würden. Sie haben von Malpensa gesprochen, von andern Flughäfen in unmittelbarem Umfeld der Schweiz. Wie bereits im Eintreten erwähnt, erheben auch unsere Nachbarländer Gebühren, Italien sogar höhere als wir, bis zu 200 Euro. Italien hat zum Teil auch noch Flughafengebühren. Das heisst, der ökonomische Anreiz, nach Malpensa zu gehen, wird ziemlich sicher eher negativ als positiv sein. Ich denke, dieses Risiko können wir bei der Form, wie sie die ständerätliche Kommission und der Ständerat beschlossen haben, eigentlich ausschliessen.

Zum antisozialen Aspekt: Wir werden beim Antrag zum Artikel 1 noch einmal darauf zurückkommen. Hier nur kurz ein Beispiel: Eine vierköpfige Familie, die heute zwei Mal im Jahr fliegt, bezahlt, wenn sie in den Mittelmeerraum in die Ferien geht, vier Mal 30 Franken Gebühren nach der Ständeratsfassung. Das sind zwei mal vier mal 30 Franken für eine Familie, die sozial etwas weiter oben ist. Eine Familie im unteren Mittelstand wird wohl nicht zwei Mal im Jahr bis nach Mallorca oder weiss der Geier wohin fliegen. Einmal fliegen ergäbe 120 Franken, zwei Mal wären 240 Franken zusätzliche Gebühren. Die Rückerstattung über die Krankenkasse beträgt für diese Familie 240 bis 250 Franken. Sie können selber rechnen: Diese Familie müsste unabhängig von sämtlichen klimapolitischen Überlegungen Ja stimmen zu dieser Vorlage, weil sie damit Geld spart, auch wenn sie weiterhin zwei Mal im Jahr in den Mittelmeerraum fliegt. Das zu den sozialen Aspekten. Wer natürlich deutlich mehr fliegt, zahlt mehr, aber das ist ja auch die Idee dieses Lenkungsansatzes.

Zu Grossrat Bertschi:

Vous avez mis en question la fonction incitative de la taxe, M. le Député Bertschi. L'exemple qui a été donné par le représentant du groupe démocrate-chrétien, du vol à 19 frs pour aller voir son club préféré en Angleterre, si vous ajoutez 30 frs et que vous faites ce genre de choses plusieurs fois, on augmente de 150 % le prix. On parle généralement en économie du fait que si vous augmentez le prix d'un objet ou d'un service de plus de 150 %, il y a un effet incitatif. La taille de cet effet incitatif a donné lieu à de nombreuses publications et réflexions. Affirmer qu'il est nul me semble quand même un tout petit peu hasardeux, indépendamment de tous les débats qu'on peut avoir sur les effets incitatifs.

Le Conseil d'Etat est conscient de la portée limitée de l'objet qu'il vous soumet aujourd'hui par rapport à tous les défis que nous donnent le climat et l'évolution du climat au Monde, mais la recette pour essayer d'éviter d'aller dans une direction que les générations futures nous reprocheront, c'est de faire une somme de très petites choses, qui donneront peut-être à la fin des effets mesurables. Nous commençons donc avec le projet que vous soumet le Conseil d'Etat, par une petite mesure. Il y en aura d'autres à faire, mais c'est la direction que le Conseil d'Etat souhaite donner. C'est la raison pour laquelle il vous propose d'entrer en matière.

Renvoi

Le Président. Nous sommes arrivés à la fin de la discussion d'entrée en matière. J'aurais juste besoin d'une précision de la part de M. le Député Waeber, qui demande le renvoi au Conseil d'Etat. C'est juste? Est-ce que vous pouvez juste m'apporter le résultat qui est attendu de ce renvoi, conformément à l'article 142 alinéa 2, s'il vous plaît?

Waeber Emanuel (UDC/SVP, SE). J'attends du Conseil d'Etat un décret qui prend en considération l'aspect de la *Lenkungsabgabe* et de la *Steuer*. J'aimerais là des précisions et surtout par rapport à l'aspect social, qui ne ressort pas de ce décret.

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

> Au vote, la demande de renvoi de M. Waeber est rejetée par 69 voix contre 20 et 3 abstentions.

Ont voté Oui: Total 20

Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP).

Ont voté Non: Total 69

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), 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), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Rauber Thomas (SE,PDC/CVP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schnewly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP).

Se sont abstenus: Total 3

Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP).

Lecture des articles**Art. 1**

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). Entretemps, je suis arrivée à déchiffrer cet amendement. J'avais un peu de la peine.

Je pense que cet amendement part d'une fausse bonne idée. J'ai toujours pensé que c'est utile d'utiliser une part des différentes taxes pour la recherche et pour des mesures, mais la formulation est un peu problématique de deux façons.

D'un côté, elle supprime totalement l'effet social que tout le monde voulait de cette taxe. Pas tout le monde, je m'excuse. Plusieurs parmi vous ont souhaité et salué cet effet social. Comme M. le Commissaire l'a très bien expliqué, une famille à bas revenu qui part en vacances une fois par année en avion, cela résulte en un gain entre 120 et 160 frs, voire 240 frs. Cette ristourne, surtout pour des revenus inférieurs et moyens, est quelque chose de souhaitable et qui va faire l'effet incitatif qu'on souhaite.

D'autre part, dans la loi sur le CO₂, il y a une répartition différente.

Votre amendement n'entre donc pas dans la logique du Parlement fédéral et diminue donc par sa formulation les chances d'acceptation de notre initiative cantonale. Dès lors, je souhaiterais que l'on garde la bonne idée que l'on a formulée dans notre initiative cantonale de façon plus générale. Je proposerai au collègue Sudan de garder l'idée mais de retirer sa formulation et donc son amendement.

Sudan Stéphane (*PDC/CVP, GR*). J'ai donc déposé un amendement qui modifie l'article 1 ch. 1, car si certains peuvent douter de l'efficacité incitative de la taxe proposée le produit de celle-ci doit impérativement être affecté dans le domaine où celle-ci a été prélevée. Comme on le fait un niveau communal, une taxe sur les eaux, une taxe sur les vacances des déchets sont

consacrées aux domaines qui les concernent et non pas pour une éventuelle participation aux frais inhérent par exemple à l'accueil extrascolaire, au fonctionnement du home pour personnes âgées ou au ménage général de fonctionnement.

Au niveau législatif fédéral, d'autres compromis entrent en jeu et sont débattus en décembre à Berne après les élections, mais ce n'est pas à nous de les faire ici et aujourd'hui. On se doit de prendre nos responsabilités et envoyer un signal fort en faveur de notre environnement et c'est pourquoi je vous demande de soutenir cet amendement tel que proposé.

Je remercie partiellement mon collègue Bonny pour son soutien, mais je tiens à garder mon amendement tel quel, sachant que dans le terme "mobilité" il y a déjà de nombreux domaines d'application, de recherche et de réalisation pour l'amélioration du point de vue environnemental sans en élargir la portée dans ce décret.

Article 1 ch. 1: "Edicter une taxe sur des billets d'avion pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre *et de consacrer la totalité de celle-ci exclusivement à des projets environnementaux de mobilité*".

Bonny David (PS/SP, SC). Je voulais juste préciser que, vu que vous ne changez pas et que c'est trop exclusif de la sorte, je ne peux vraiment pas le soutenir.

Ballmer Mirjam (VCG/MLG, SC). Wie gesagt haben wir den Antrag in der Kommission nicht diskutieren können, deshalb gebe ich Ihnen keine weiteren Empfehlungen. Ich denke, wir können auch mit dem Antrag umgehen. Der Nationalrat wird dann damit machen, was er für richtig hält.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Le Conseil d'Etat n'ayant pas été saisi de cette proposition il ne peut pas se prononcer.

Le Conseil d'Etat a souhaité envoyer à Berne un message relativement général partant du fait que la force normative détaillée d'un gouvernement cantonal et d'un parlement cantonal face à la Confédération est assez relative. On peut évidemment mettre force détails et dans un décret cantonal, mais l'impact concret sur les réflexions des deux cent conseillères et conseillers nationaux actuels et futurs et sur les quarante-six conseillers aux États futurs et actuels, qui seront amenés en deuxième lecture à reprendre le texte, sera sans doute relativement restreint dans ce sens-là. L'impact de l'acceptation ou du refus de l'amendement *in concreto* paraît relativement limité. Il peut paraître quelque peu surprenant et dans ce sens-là la tendance va plutôt à l'encontre des positions générales du Conseil d'Etat notamment en termes de politique fiscale. Le Conseil d'Etat dans son ensemble n'est plutôt pas favorable à augmenter la charge fiscale dans le canton. En suisse, en transformant 50% d'une taxe incitative dont le produit revient dans les porte-monnaie des ménages en un impôt pur et simple dont le produit est affecté à des tâches publiques, on augmente de ce fait la fiscalité, ce qui peut paraître quelque peu surprenant de la part d'une formation politique qui est habituellement plutôt engagée pour une stabilisation, voire une baisse de la masse fiscale. Encore une fois, chacun est libre de ses propos. Ceci est simplement une considération générale par rapport aux positions que prend habituellement le Conseil d'Etat en matière de politique fiscale.

Dernier volet, la députée Christa Mutter a évoqué à juste titre que le domaine social ou le côté social de la mesure tombe. Le Conseil des États a précisément souhaité pouvoir répondre aux reproches du côté antisocial de la politique climatique en introduisant cette mesure-là, c'est-à-dire une ristourne partielle par la mesure technique du remboursement par l'abaissement des primes. Dans ce sens-là et sans me prononcer formellement au vu de la situation, il me reste quelques doutes sur l'opportunité matérielle de l'amendement indépendamment de sa portée formelle.

> Au vote, la proposition de M. Sudan, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 48 voix contre 28 et 15 abstentions.

Ont voté en faveur de la proposition de M. Sudan: Total 48

Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Baiutti Sylvia (SC,PLR/FDP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Rauber Thomas (SE,PDC/CVP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/

FDP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP).

Ont voté en faveur de la proposition initiale du Conseil d'Etat: Total 28

Berset Solange (SC,PS/SP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP).

Se sont abstenus: Total 15

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Senti Julia (LA,PS/SP).

> Modifié selon la proposition de M. Sudan.

Art. 2

> Adopté.

Préambule, titre et considérants

> 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, tel qu'il sort des délibérations, par 69 voix contre 21. Il y a 1 abstention.

Ont voté Oui: Total 69

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Baiutti Sylvia (SC,PLR/FDP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Gapany Johanna (GR,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Hunziker Yvan (VE,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Piller Benoît (SC,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Rauber Thomas (SE,PDC/CVP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Senti Julia (LA,PS/SP), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP).

Ont voté Non: Total 21

Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP).

Se sont abstenus: Total 1

Collomb Eric (BR,PDC/CVP).

Mandat 2019-GC-24

Lancement de suite des études d'avant-projet pour les deux routes de contournement de Belfaux et de Givisiez qui forment un axe principal d'accès à la N12 et d'entrée au Grand Fribourg

Auteur-s:	Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC) Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC) Wassmer Andréa (PS/SP, SC) Berset Solange (PS/SP, SC) Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC) Jordan Patrice (PDC/CVP, GR) Bonny David (PS/SP, SC) Demierre Philippe (UDC/SVP, GL) Bertschi Jean (UDC/SVP, GL) Aebischer Eliane (PS/SP, SE)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Dépôt:	06.02.2019 (BGC mars 2019, p. 503)
Développement:	06.02.2019 (BGC mars 2019, p. 503)
Réponse du Conseil d'Etat:	27.08.2019 (BGC octobre 2019, p. 2964)

Prise en considération

Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC). Le contournement de Belfaux et Givisiez est un projet attendu depuis trente à quarante ans. C'est un projet demandé par une pétition signée par 2137 personnes, qui ont adressé cette pétition au Conseil d'Etat. C'est un contournement de Belfaux classé prioritaire par l'étude des routes de contournement réalisée en 2013. C'est un contournement de Givisiez classé au deuxième rang en ce qui concerne l'utilité de cette même étude. Ce sont deux contournements classés prioritaires par la Commission des routes. Ce sont toutes les communes de la région qui se sont adressées au Conseil d'Etat pour demander la réalisation de ce projet. Ce sont sept communes qui vous ont envoyé un courrier pour vous expliquer le besoin et la volonté d'obtenir cette route tant nécessaire.

Personne ne peut nier que Givisiez et Belfaux sont les deux communes les plus encombrées par la circulation. Chaque jour, les habitants subissent le passage de trop nombreux véhicules. Un bouchon se forme avant le passage à niveau de Belfaux pouvant atteindre 1,7 kilomètre certains jours. Un deuxième bouchon se forme après le pont du Tiguellet, dû au giratoire proche de l'entreprise Glasson, ce giratoire qui ne fonctionne plus rien bien au vu de l'arrivée des flux qui ont été modifiés suite à la fermeture du passage à niveau.

C'est actuellement l'économie de toute une région qui est pénalisée. Je peux prendre l'exemple d'une grande entreprise que je connais, avec cinquante employés, et qui a chaque année de nombreux bus qui partent avec quatre personnes qu'ils doivent

payer 30 à 45 minutes chaque fois pour être pris dans les bouchons. Je pense que l'économie a un fort préjudice par rapport à cela.

Une liaison directe à l'autoroute fluidifiera le trafic pour les bus TPF, premièrement dans le village de Belfaux, qui sera libéré de son trafic, puis à Givisiez. Actuellement, la durée du trajet en transport public est énorme pour les personnes qui rejoignent Misery-Courtion et une partie de la Broye.

Etant agriculteur, je comprends qu'il y a une emprise de terrains qui est contraignante pour les agriculteurs. Ceci doit être mis en relation avec l'intérêt général dans cette région, qui s'est extrêmement densifiée avec une forte augmentation de la population, ce qui engendre de nouveaux besoins.

Certains vous parleront du tracé qui n'est pas bon. Personne ne m'a proposé un autre tracé réaliste. Vous savez très bien que le seul tracé autre que celui proposé est de passer sous le village de Belfaux avec un tunnel. Même la commune a demandé cela au Conseil d'Etat, ce qui est complètement irréaliste, que ce soit en termes financiers ou techniques.

Je peux aussi assurer que les mesures peuvent être prises afin de diminuer l'impact d'un tel projet. Les passages pour le bétail peuvent être construits. Le passage sous la voie ferrée pourrait peut-être être prolongé en tranchées couvertes sur un certain tronçon et un remaniement parcellaire peut être réalisé. Nous pouvons prendre le bon de ce qui a été fait pour la route de Romont-Vaulruz et laisser le mauvais de côté.

Il faut aussi relever les mesures pour l'environnement qui sont créées lors de la réalisation d'un remaniement parcellaire et qui sont un plus pour l'agriculture, qui doit atteindre un certain standard pour remplir les prestations écologiques requises, critères pour les exigences du réseau écologique. Je peux citer l'exemple des agriculteurs de Prez-vers-Noréaz, qui viennent eux-mêmes me convaincre de la nécessité de réaliser le contournement de leur commune après le remaniement parcellaire. Celui-ci a déjà été réalisé.

Mesdames et Messieurs, la population de toute une région a besoin d'un signe clair de votre part en faveur de ce projet et pour ne pas perdre confiance envers la vision politique pour gérer l'ensemble des routes de contournement tout en sachant que la quasi-totalité de ces projets devront passer par un vote populaire.

Defferrard Francine (*PDC/CVP, SC*). Mes liens d'intérêts, je suis conseillère générale de la commune de Villars-sur-Glâne et je m'exprime au nom du groupe démocrate-chrétien.

Des étapes politiques essentielles ont été franchies ces trois dernières années en matière de routes contournement, à savoir:

- > la désignation en septembre 2016 par le Grand Conseil de cette route de contournement à examiner en priorité;
- > la recommandation émise en 2018 par le comité de pilotage composé du conseiller d'Etat en charge de l'aménagement du territoire et des constructions, de onze députés, de l'ingénieur cantonal et du chef du Service de la mobilité au sujet de la priorisation de ces projets avec des critères d'évaluation.

La nécessité de prioriser dans le temps la réalisation de ces projets est incontestée. Le pont du Tiguellet a été inauguré il y a moins d'une année, en novembre 2018. Il s'agit là d'une des pièces essentielles du puzzle qui façonnera le visage de l'agglomération pour les générations futures. Ce sont là les mots du conseiller d'Etat Directeur de l'aménagement du territoire et des constructions prononcés lors de cette inauguration. Il est indispensable de préparer la suite et la continuité du point du Tiguellet.

Je précise certains éléments. Les deux routes de contournement de Belfaux et Givisiez forment un tout indissolublement lié. Elles sont priorisées en positions deux et trois par le comité de pilotage. Le Grand Fribourg joue un vrai rôle de pôle démographique et économique, cela non seulement pour les résidents du district de la Sarine mais également pour tous les pendulaires des autres districts. Ce rôle est renforcé avec l'adoption récente du plan directeur cantonal et son adoption par le Conseil fédéral. L'agglomération fribourgeoise croule sous le trafic et il s'agit d'apporter des réponses. La Sarine est le poumon économique du canton. Plus de 46% du PIB proviennent des entreprises de ce district.

Suite au dépôt en février 2019 de ce mandat, un groupe de travail a été nommé sur proposition du Conseil d'Etat pour la route de contournement de Givisiez. Le Conseil d'Etat propose également la constitution d'un groupe de travail pour la route de contournement de Belfaux. Cela est toutefois insuffisant. Il s'agit de donner un signal fort au Conseil d'Etat pour entreprendre de suite des études d'avant-projet qui prendront sans aucun doute beaucoup plus de temps que les autres réalisations. Il en va de la compétitivité de nos entreprises fribourgeoises. Avec l'augmentation de la fluidité du trafic, il en va également de l'attractivité des transports publics routiers et du report modal du transport individuel des pendulaires.

Avec le groupe démocrate-chrétien, je vous invite à soutenir ce mandat pour que la route de contournement Belfaux et Givisiez dans l'agglomération fribourgeoise ne soit pas détournée de ses priorités.

Glauser Fritz (*PLR/FDP, GL*). Mes liens d'intérêts, je suis membre de la Commission des routes et cours d'eau.

Je me prononce au nom du groupe mais aussi à mon nom.

Le groupe libéral-radical a bien étudié et discuté ce mandat. Vous pouvez vous imaginer que la discussion a été animée. Le groupe est très partagé.

Je pourrais m'arrêter ici, parce que la réponse du Conseil d'Etat est pertinente, claire et convaincante. Permettez quand même quelques remarques.

Selon le classement du CoPil, nous avons démarqué deux projets: Romont clairement à la tête en priorité une et Neyruz aussi clairement à la fin, les cinq autres dans le peloton, assez proches les uns des autres, au milieu. Si vous avez lu la réponse du Conseil d'Etat attentivement, vous pouvez constater que quatre projets sont lancés derrière Romont: Givisiez, Belfaux, Chiètres et Prez-vers-Noréaz. J'ose m'avancer dans cette interprétation, car il faut tenir compte de l'état du travail déjà fait ou encore à faire dans les quatre projets. A Givisiez, le travail avec l'OFROU est lancé et un groupe de travail va être nommé. A Belfaux, les choses sont plus compliquées. Vu les contacts que j'ai eus ces derniers jours, les gens de Belfaux m'ont contacté et critiquent le projet, les commerçants, le laitier, qui craint ne plus pouvoir continuer dans la filière du gruyère, ou encore les agriculteurs fournisseurs de lait. Cela m'inquiète. Vous devez savoir que la nouvelle route couperait les parcelles de manière de telle sorte qu'ils ne pourraient plus suffisamment pâturer leurs vaches. Ce n'est qu'un exemple pour vous démontrer qu'il y a encore du travail et des discussions à mener pour éviter des recours qui pourraient retarder aussi ce projet. Pour revenir à mon exemple, un déplacement ou remaniement parcellaire pourrait débloquer la situation. Nous constatons, au stade où se trouvent les deux projets Givisiez et Belfaux, que c'est presque normal que les deux projets Chiètres et Prez-vers-Noréaz, lesquels sont bien avancés dans leurs préparations, soient aussi avancés parallèlement. En acceptant ce mandat, les deux projets de Chiètres et Prez-vers-Noréaz seront nettement retardés vu le grand travail nécessaire pour Givisiez et Belfaux. Pourtant, Chiètres et Prez-vers-Noréaz sont prêts à démarrer.

En conclusion, nous pouvons être heureux. Le Conseil d'Etat travaille sur plusieurs fronts et fait avancer la réalisation du contournement voté en bloc par notre parlement.

Je vais rejeter ce mandat et vous demande d'en faire de même.

Bertschi Jean (*UDC/SVP, GL*). Mes liens d'intérêts, j'habite un beau village rural et j'utilise tous les jours les routes fribourgeoises. Je suis membre de la Commission des routes et cours d'eau et je soutiens toute mesure qui peut améliorer la sécurité et la fluidité du trafic routier. En 2016, le Grand Conseil a retenu sept projets de contournement dans notre canton.

La commission parlementaire des routes et cours d'eau a priorisé les projets et le Conseil d'Etat n'a pas suivi ces propositions pour différentes raisons.

Je demande que ce mandat ne mette pas en retard les autres projets et surtout pas les projets priorisés par le Conseil d'Etat.

Le groupe de l'Union démocratique du centre a étudié ce mandat et il est assez partagé sur la suite à donner à cette requête.

A titre personnel, j'ai quelques questions à M. le Directeur des travaux publics. Pourquoi les séances de la Commission des routes et cours d'eau sont-elles souvent annulées faute de sujets à traiter? Est-ce que le Service n'est pas assez performant pour traiter ces projets dans des délais acceptables? Faut-il engager des bureaux extérieurs?

L'amélioration de la circulation routière est importante pour le développement de notre économie et le bien-être de notre population.

Rey Benoît (*VCG/MLG, FV*). Également dans le groupe Vert Centre Gauche, ce mandat a donné lieu à de chaudes discussions, parce que déjà lors de l'adoption de ce premier décret en septembre 2016 le groupe Vert Centre Gauche était intervenu à plusieurs reprises pour contester de manière globale la volonté de résoudre les problèmes de transport et de communication par la construction de routes de contournement. C'est par la voix du député Laurent Thévoz à l'époque que le groupe avait demandé que l'on ait une politique globale réfléchie entre le développement des transports publics et le développement routier, notamment celui des routes de contournement. Force est de constater que ce projet arrivé en 2016 était un projet de dernière minute et de fin de législature, où chaque groupe de députés souhaitait avoir son projet dans son district et j'en veux pour preuve le fait que la dernière route de contournement était l'objet d'un amendement qui est arrivé non pas sur proposition du Conseil d'Etat mais sur proposition d'un de nos chers collègues députés et qui était arrivé avec un projet d'amendement pour la route de Chiètres. Nous avons accepté en dernière minute tous ces projets de contournements.

Le groupe Vert Centre Gauche n'est de loin pas convaincu que de faire des contournements des villages de notre canton soit une réponse appropriée pour résoudre les problèmes de mobilité. Il faudrait dans d'autres domaines pouvoir développer d'une manière extrêmement intensive l'offre en transports publics de manière à adapter l'offre à la demande et non pas la demande à l'offre.

Ce sont ces considérations qui ont pris le plus d'importance dans toute la réflexion du groupe Vert Centre Gauche pour ce mandat. Finalement, ce qui nous est demandé aujourd'hui n'est pas de savoir s'il faut faire des routes de contournement ou

pas mais quelle priorisation est à mettre. Nous avons là aussi eu un certain nombre de questions, que nous avons débattues de manière difficile, à savoir que ces priorisations étaient parfois le fait d'avoir des terrains disponibles, le fait de pouvoir avancer rapidement, le fait du coût du projet, plus et autant que le problème de l'importance du projet par rapport à la mobilité d'une manière générale.

C'est avec ces considérations que, fidèle à sa volonté de développer d'autres modes de transport, le groupe Vert Centre Gauche dans sa grande majorité va s'opposer à ce mandat.

Wicht Jean-Daniel (*PLR/FDP, SC*). Je déclare mes liens d'intérêts: directeur de la Fédération fribourgeoise des entrepreneurs et président de la Commission des routes et cours d'eau du Grand Conseil du canton de Fribourg.

Je m'exprime à titre personnel.

La Commission des routes et cours d'eau a l'année dernière évalué toutes les routes de contournement. L'objectif était d'analyser au moyen de critères et de prioriser la réalisation de celles-ci. Le Conseil d'Etat a choisi des priorités différentes sur la base d'autres critères et je respecte son choix. Alors pourquoi avoir personnellement signé ce mandat? Tout simplement parce que la situation entre Belfaux et l'accès à l'autoroute est totalement inadmissible, pour les riverains qui souffrent des nuisances du trafic mais surtout pour l'économie. Ces bouchons ont un coût non négligeable pour les entreprises, qui voient leurs frais de déplacement fortement augmentés, peut-être une partie de ces frais sont payés par nous dans les prestations qu'on commande aux entreprises. Est-ce que quelqu'un dans ce Grand Conseil peut dire qu'il n'y a aucun problème sur cette route d'accès à l'autoroute? Je crois pouvoir dire non.

J'ai entendu plusieurs personnes dire qu'en acceptant ce mandat cela va ralentir la réalisation des autres routes de contournement. La réalisation des études s'entend. Je n'accepte pas cet argument. Il est vrai que les effectifs aux Ponts et chaussées sont limités pour suivre les projets en cours. La solution est simple. Il suffit d'engager un chef de projet supplémentaire avec un contrat de durée déterminée, de mettre le coût salarial directement à la charge du projet de la route de contournement en question.

J'ouvre une parenthèse et je regarde notre ingénieur cantonal. Il n'a pas les effectifs pour faire tout ce qu'il devrait faire, et il y a beaucoup de choses à faire autres que les routes de contournement. Il a aussi des difficultés à trouver des chefs de projet. Certains donnent leur congé et vont travailler à la Confédération ou dans le privé. On a peut-être un autre problème à régler pour donner les effectifs nécessaires au Service des ponts et Chaussées pour pouvoir faire le travail qu'on lui commande. Il y a peut-être aussi à revaloriser les salaires. C'est un point qu'il y a lieu d'étudier, je pense.

Je rappelle que l'on parle aujourd'hui de l'étude du projet et non du crédit d'engagement. Ce projet s'annonce difficile, j'en veux pour preuve la lettre d'un collectif de citoyens qui demande au Grand Conseil de refuser le mandat. C'est toujours comme ça. Quand on veut tuer le chien on dit qu'il a la gale. Cette lettre prouve qu'il est urgent de lancer cette étude afin de concilier les intérêts du plus grand nombre et de trouver une solution au tracé contesté, sans freiner les autres projets.

Chers collègues, en soutenant ce mandat, vous confirmez que vous êtes conscients que nous avons un sérieux problème à résoudre. Sachant que cela va prendre du temps, autant commencer tout de suite le travail. Je vous rappelle que plus de 40% des activités économiques se déroulent dans notre agglomération de Fribourg et que la situation actuelle dans toute l'agglomération pénalise fortement cette activité. On n'a presque rien fait durant les trente dernières années. De plus, comme il n'existe pas de site propre pour les transports publics, comment inciter dans les conditions actuelles à les utiliser? Je vous remercie de soutenir ce mandat.

Wassmer Andréa (*PS/SP, SC*). Mes liens d'intérêts, je vis à Belfaux et j'habite près de la route du centre du village. Je fais aussi partie du groupe de travail avec les autorités communales et les députés de la région.

Il faut savoir que l'on parle de la route de contournement de Belfaux depuis des années et bien avant la construction de l'autoroute Lausanne-Berne par Yverdon, bien avant les dernières élections de 2016. Depuis la mise en service de cette autoroute, le trafic entre le Broye vers Fribourg par Grolley et Belfaux s'est intensifié à tel point que nous avons des bouchons en plein centre du village tout au long de la journée et ceci est encore péjoré par le passage à niveau.

Un groupe de travail intercommunal s'est mis au travail déjà en 2013 afin de voir comment envisager l'avenir de la circulation d'un point de vu global dans cette région et afin de transmettre ses conclusions au Conseil d'Etat.

La volonté des Conseils communaux des communes intéressées est une étude globale du trafic de la région et de ne pas reléguer les problèmes aux prochaines générations.

Ce mandat demande donc avant tout que le Conseil d'Etat poursuive l'étude des routes et de la circulation.

Avec ces considérations, je vous remercie de bien vouloir soutenir notre mandat.

Schläfli Ruedi (*UDC/SVP, SC*). Mes liens d'intérêts, je suis agriculteur et aussi usager des routes de ce canton.

Je prends la parole à titre individuel.

Sur le principe, je ne suis pas contre les routes ou les projets qui sont en cours. J'habite moi-même sur une route fortement fréquentée. A la descente des Moises, il y a encore quelques années, on ne connaissait pas le mot bouchon, mais maintenant nous devons faire face quotidiennement à des bouchons sur cette route. Je peux vous dire aussi que bon nombre de ces usagers de la route travaillent aussi dans l'administration fédérale ou cantonale. C'est un fait. Certains m'ont même dit qu'ils sont plus rapides d'une porte à l'autre avec la voiture qu'avec les transports publics. Je pense qu'il y a là quelque chose à méditer.

J'ai de plus en plus de peine comme agriculteur avec le fait qu'on nous enlève de plus en plus de terrains agricoles. Nous n'avons pas plus tard que hier eu un débat émotionnel dans cet hémicycle où bon nombre d'intervenants mettaient en garde qu'il fallait garder et maintenir cet outil de travail que sont nos terres fertiles. Quand on pense qu'on a aujourd'hui un taux d'auto-provisionnement d'à peine 50% en Suisse, je pense qu'on devrait plutôt revoir la mobilité dans tout son ensemble et préserver nos terres et en prendre soin, sans forcément passer à travers tout champ.

Laissons travailler le conseiller d'Etat sereinement dans son planning qu'il s'était fixé. De ce fait, je vous invite à refuser ce mandat.

Marmier Bruno (*VCG/MLG, SC*). Je déclare mes liens d'intérêts, je suis membre du comité de l'agglomération de Fribourg et membre du conseil communal de Villars-sur-Glâne, également membre de cette agglomération.

Tous les quatre ans, l'agglomération dépose un plan d'agglomération à Berne pour obtenir des subventions pour nos mesures d'infrastructures justement dans le but d'améliorer la mobilité. La préoccupation qui est la nôtre est que ces routes de contournement sont des projets individuels, décidés de part et d'autre sans cohérence avec la planification régionale. Cet état de fait a été durement critiqué la dernière fois par la Confédération dans son évaluation du projet d'agglomération et il est probable que si nous continuons avec cette politique peu cohérente de rajouter des routes ici et là sans avoir une vision globale, l'agglomération de Fribourg n'obtiendra aucune subvention la prochaine fois.

J'en appelle donc au Conseil d'Etat, qui répète dans son plan de législation qu'il souhaite un centre cantonal fort, de faire en sorte que la Confédération ne nous coupe pas les vivres. Je vois le responsable des finances sourire. Si à cause d'un projet peu cohérent mené par le canton l'agglomération devait voir ses subventions réduites, j'espère qu'il paiera la différence à titre de compensation.

Bonny David (*PS/SP, SC*). Mon lien d'intérêt, je suis conseiller communal à Prez-vers-Noréaz et membre de la Commission des routes et cours d'eau.

J'aurais souhaité répondre à M. Benoît Rey. Si M. Benoît Rey m'entend et voulait bien venir ce serait bien aimable. Je vais quand même commencer mon intervention.

Il a raison. Il faut améliorer la mobilité, les transports. Pourquoi il ne le fait alors pas? Pourquoi on le fait pas dans les villes? Si je prends le cas de Prez-vers-Noréaz, les gens qui circulent sur cette route sont certes les habitants de Prez-vers-Noréaz mais aussi surtout les autres. Ces autres viennent de Villars-sur-Glâne, de Fribourg, d'Estavayer ou d'ailleurs. Pourquoi ne se passe-t-il rien dans ces villes? Il se passe des choses. Vous construisez. Le quartier de Beaumont à Fribourg se construit. La forêt de la route de la Fonderie disparaît contre des maisons. M. Marmier, je crois qu'il est inutile de parler de tous les quartiers que vous avez développés près de la Migros de Cormanon à Villars-sur-Glâne. Dans la Broye, à Sévaz on a Lidl et à Estavayer-le-Lac on a la Prillaz qui se développe. On laisse faire. On laisse développer. Ce sont des personnes qui vont se déplacer. Ils pourraient éviter de prendre les voitures et on n'aurait donc pas ces problèmes. Cela se construit en effet partout et ensuite on nous reproche d'intervenir parce qu'on a trop de circulation.

Je vous laisse imaginer de vivre au bord d'une route qui compte jusqu'à quinze ou seize mille véhicules par jour. On a des médecins dans la salle. Je pense qu'ils pourront confirmer. Il y a une urgence de santé publique. Il y a plus de problèmes pulmonaires et cardiovasculaires lorsque vous habitez au bord de ces routes. Vous connaissez la problématique des poussières fines, du CO₂, de l'ozone et du plomb. Je n'invente rien. C'est extrêmement nocif.

Je pose également la question de la cohérence de ces projets. Cela a aussi été soulevé et c'est vrai que dans ce sens-là je soutiens ce mandat parce qu'il est vrai qu'il nous faut améliorer les dessertes autour de la ville et ainsi des autres pôles cantonaux. On a le projet de Prez-vers-Noréaz. On a à Matran la sortie de l'autoroute. On a la grande discussion sur l'accès à l'HFR. On a Givisiez et il me semble que dans ces éléments-là il manque cruellement Belfaux, ce qui permettrait une meilleure synergie de tous ces projets et d'arriver à des solutions. Je pense que cela pourrait également accélérer le remaniement parcellaire.

Pour cette raison, je suis extrêmement confiant si on peut également étudier ce projet et je soutiens ce mandat.

Johner-Etter Ueli (*UDC/SVP, LA*). Meine Interessenbindung: Ich bin in der Strassen- und Gewässerkommission respektive eben auch im CoPil, das diese Bewertung vorgenommen hat. Und ich wohne in Kerzers.

Ich habe effektiv Verständnis für den Frust etlicher Ratskolleginnen und -kollegen, dass Belfaux nicht bei den drei ersten priorisierten Projekten ist. Dass Sie mit allen Mitteln die Interessen des Raums Grossfreiburg oder eben Givisiez, Belfaux vertreten, ist verständlich. Ich habe mit allen Mitteln dasselbe auch für Kerzers gemacht. Auch wenn das Terrain am Rande unseres Dorfes schon 40 Jahre reserviert und im Besitz des Staates ist, brauchte es einen langen Schnauf.

Ich habe aber kein Verständnis dafür, dass nur eineinhalb Monate nach dem 21. Dezember 2018 ein weiser Entscheid des Staatsrates so vehement kritisiert wird. Ich denke, der Staatsrat hat diesen Entscheid lange diskutiert und abgewogen. Er hat eine schnelle Realisierbarkeit, also Verfügbarkeit des Terrains, die finanziellen Kriterien - höhere Gewichtung der Kosten als dies der Kommission empfohlen wurde - und nicht zuletzt die regionale Ausgeglichenheit anders beurteilt, als die Kommission.

Es kommt ja immer wieder vor, dass der Staatsrat anderer Meinung ist als eine Kommission, und das gilt es, wie auch in anderen Fällen, zu akzeptieren.

Hommage à Mme Daniela Ziller et à M. Rémy Mornod

Le Président. Avant de continuer nos débats, je vais faire une parenthèse. Nous faisons d'habitude des parenthèses pour lancer des élections protocolaires. Je vais faire ici une parenthèse de quatre à cinq minutes pour une réception. Je vous avais annoncé en début de session que nous allions recevoir M^{me} Daniela Ziller et M. Rémy Mornod. Etant donné que ces personnes ont encore des cours à rejoindre et vu le nombre d'interventions, je me permets de couper nos débats pendant quelques minutes.

Nous avons eu l'honneur l'an dernier et le plaisir de recevoir dans cette salle la skieuse Mathilde Gremaud pour saluer sa magnifique performance aux Jeux Olympiques de PyeongChang en Corée du Sud. Nous accueillons aujourd'hui deux autres Fribourgeois qui ont tout aussi magnifiquement représenté notre canton lors du dernier championnat du monde des métiers, les *WorldSkills*, qui se sont déroulés en août dernier à Kazan, capitale du Tatarstan russe: M^{me} Daniela Ziller, médaille d'argent de la profession de peintre-décorateur, et M. Rémy Mornod, qui s'est hissé dans le top 10 du classement des constructeurs métalliques. Un grand bravo à eux!

Ces succès sont le fruit de l'engagement total de deux jeunes professionnels qui ont fait preuve d'abnégation sans faille pour en arriver là. A 21 ans, tous les deux ont sacrifié beaucoup de leur temps et de leur énergie à la préparation de ce concours. Des efforts exemplaires, qui témoignent de la passion qu'ils portent à leur métier.

Daniela Ziller est fascinée depuis son enfance par les couleurs. Comme elle a toujours souhaité exercer un métier artisanal et physique, elle a effectué un stage de peintre et cette profession l'a enthousiasmée. Elle a décidé d'en faire son métier. En décrochant la première place aux championnats suisses dans la branche de peintre CFC, Daniela Ziller a réussi à s'imposer face à ses concurrents et ainsi à se qualifier pour les championnats mondiaux des métiers, *WorldSkills* 2019. Elle a été médaillée dans sa profession. L'entreprise Fontana a mis à la disposition de Daniela Ziller l'infrastructure nécessaire, local et matériel, pour sa formation spécifique. Des aménagements spéciaux, horaires et conditions de travail, ont été accordés par l'entreprise au cours des six derniers mois précédant les *WorldSkills*. D'autre part, elle a suivi les sessions de formation spécifique avec un coach personnel, qui lui a été désigné par l'organisation des *SwissSkills*. Daniela Ziller a ainsi suivi un plan d'entraînement personnalisé. Les recettes de son succès: créativité, motivation, maîtrise de soi, engagement sans faille.

M. Rémy Mornod a obtenu un certificat dans la construction métallique. Après sa victoire aux *MetalSkills* 2018, Rémy Mornod a assuré sa participation aux *WorldSkills* 2019. A 21 ans, il acquiert quotidiennement son expérience professionnelle auprès de son employeur, l'entreprise Sottas à Bulle. Dans le cadre d'un programme spécial de préparation, il a également suivi différentes sessions de formation pour améliorer ses compétences professionnelles. La participation aux *WorldSkills* demande en effet beaucoup d'efforts. La formation a duré huit mois avec un entraînement d'environ huit heures par jour. Il a reçu l'autorisation de son employeur pour consacrer le temps nécessaire aux entraînements durant les journées de travail. Il a également reçu l'aide d'un expert. L'entraînement mental représente également une partie importante de la préparation. Dans ses différents cours, Rémy s'est entraîné à gérer le stress pendant la compétition et à rester calme dans les situations même critiques. Rémy dit aimer son métier. Il apprécie tout particulièrement tous les travaux sur les métaux et surtout réaliser de petites pièces qui demandent de la précision et de la minutie. Je ne l'ai pas écrit dans mon discours, mais je sais que lorsque vous serez dans les girones et vous verrez le drapeau nouvellement béni de la société de musique La Lyre de Vuisternens-devant-Romont, la petite lyre métallique au sommet de la hampe a été réalisée par Rémy. C'est la preuve que j'écoute lorsqu'il y a les discours où je suis invité.

Ces succès sont aussi ceux de leurs employeurs, les sociétés Fontana und Söhne à Chevrollen pour M^{me} Ziller et Sottas SA à Bulle pour M. Mornod, qui ont apporté un soutien précieux dans la préparation de cette compétition, n'hésitant pas à leur

aménager des conditions de travail et des horaires particuliers. Un bon témoignage de confiance de ces entreprises envers ces jeunes professionnels qu'elles ont formés. Qu'elles en soient remerciées.

Ces succès sont également ceux du système de formation fribourgeois, qui, chaque année, offre à des milliers de jeunes la possibilité de se construire, de se perfectionner et de s'épanouir dans le métier qu'ils ont choisi. L'an dernier, ce ne sont pas moins de 2700 candidates et candidats qui ont réussi leurs examens de fin d'apprentissage ou de maturité professionnelle, et qui entrent ainsi dans la vie d'adulte. A ce sujet, je salue la présence dans cette salle du chef de service de la formation professionnelle, M. Nydegger.

Mesdames et Messieurs les Députés, nous consacrons chaque année de très importants moyens à la formation de nos jeunes. Le retour sur investissement en vaut largement la peine. La réussite de M^{me} Daniela Ziller et de M. Rémy Mornod en est un parfait exemple. Nous devons faire en sorte désormais de proposer aux bras et aux cerveaux fribourgeois des postes à hauteur de leurs qualités et de leurs aspirations de ce canton. La loi sur la politique foncière active que nous avons adoptée aujourd'hui en est un pas. Il devra sans doute être accompagné d'autres.

Encore une fois, je félicite M^{me} Ziller et M. Mornod pour leurs performances remarquables. Ils sont, à l'instar de Mathilde Gremaud, de beaux ambassadeurs de notre canton. Bravo!

Mandat 2019-GC-24

Lancement de suite des études d'avant-projet pour les deux routes de contournement de Belfaux et de Givisiez qui forment un axe principal d'accès à la N12 et d'entrée au Grand Fribourg

Auteur-s:	Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC) Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC) Wassmer Andréa (PS/SP, SC) Berset Solange (PS/SP, SC) Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC) Jordan Patrice (PDC/CVP, GR) Bonny David (PS/SP, SC) Demierre Philippe (UDC/SVP, GL) Bertschi Jean (UDC/SVP, GL) Aebischer Eliane (PS/SP, SE)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Dépôt:	06.02.2019 (BGC mars 2019, p. 503)
Développement:	06.02.2019 (BGC mars 2019, p. 503)
Réponse du Conseil d'Etat:	27.08.2019 (BGC octobre 2019, p. 2964)

Prise en considération (suite)

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Meine Interessenbindung: Ich bin Mitglied des Unterstützungskomitees für die Umfahrungsstrasse Belfaux-Givisiez.

In den letzten Tagen habe ich mehrere Kontakte aufgenommen mit der rechten Partei auf meiner linken Seite. Was habe ich festgestellt? Viel Missverständnis, viel Skepsis, auch Ablehnung und heute Morgen wird das noch einmal bestätigt. Mehrere haben mir gesagt: "Das ist bereits entschieden. Warum kommt Ihr noch einmal mit einem solchen Antrag?" Das hat Ueli Johner vor Kurzem gesagt. Ja genau! Wir kommen noch einmal mit dem Antrag, weil wir unzufrieden sind mit dem Entscheid des Staatsrates. Ihr müsst nicht vergessen: In der letzten Legislatur haben wir uns, hat sich der ganze Grossrat, ganz klar für die Umfahrungsstrasse, für die Studien und für den Landerwerb ausgesprochen. Das war ganz klar für uns alle. Die Strassen- und Wasserbaukommission war genau der gleichen Meinung mit Belfaux an dritter Stelle und mit Givisiez an zweiter Stelle. Und nun kommt plötzlich der Staatsrat und sagt: "Nein, wir haben andere Kriterien. Wir berücksichtigen die Kosten und die Verfügbarkeit des Landes." Dadurch kommen Belfaux und Givisiez ganz am Schluss des Projektes. Dies bedauern wir sehr.

Ich habe diese Woche gehört: "Es ist nicht möglich, dass wir alle sieben gleichzeitig machen." Ich habe genau die gleiche Meinung. Das ist nicht interessant für unsere Firmen, Ingenieurbüros und unsere Baufirmen. Aber das wird auf keinen Fall

wird so sein. Es wird überall links und rechts Probleme geben, nicht nur in Belfaux-Givisiez. Garantiert wird es auch in allen anderen Projekten Einsparungen geben. Starten wir alles gleichzeitig und schauen wir, wer am Schluss zuerst ist. Ich habe mitbekommen, dass die Landwirte von Belfaux dagegen sind. Ja, zum Teil stimmt das. Aber ich frage mich, ob bei den anderen Projekten alle Landwirte dafür sind. Sehr wahrscheinlich auch nicht. Und dieser Landwirt, Herr Glauser, der gestern noch allen einen Brief geschickt hat und den Sie unterstützen wollen, hat keine Milchkuhe.

Für mich ist die Solidarität ganz wichtig. Wir haben allen wichtigen Projekten zugestimmt und uns dafür ausgesprochen, dass wir allen eine gleichwertige Chance geben. Diese Solidarität für den Kanton Freiburg ist uns ganz wichtig. Der Saanebezirk ist ein grosser Bezirk. Wir haben dort ein grosses Wirtschaftszentrum, und darum ist für uns dieses Projekt, dieser Antrag enorm wichtig.

Ich möchte, dass die Skepsis und die Ablehnung weggehen und dass Sie nachher diesem Antrag zustimmen.

Je ne suis certainement pas le plus grand fanatique que vous allez trouver autour d'un circuit de Formule 1. Je fais partie de la douzaine de personnes qui viennent en transports publics dans cet hémicycle et, dans ce sens-là, néanmoins, j'estime que ce projet Belfaux-Givisiez fait tout son sens. C'est probablement le projet le plus important, le plus porteur, qui va donner la meilleure possibilité aussi dans un monde multimodal, comme l'avait dit le collègue Rey. C'est cela qu'il faut. Les bus qui sont en colonne dans ces bouchons... D'ailleurs, probablement que le projet Belfaux-Givisiez est le seul, si on va voir tous les matins, qui a régulièrement des bouchons. Dites-moi dans les autres où le terme "bouchons" est approprié. Je n'ai pas accepté la nouvelle pondération du Conseil d'Etat. En mettant simplement 2-3 fois le volume du prix, il est évident que le projet Belfaux-Givisiez sera le plus coûteux, le plus complexe, mais celui qui va rapporter le plus de profit à la population fribourgeoise de la région touchée, mais aussi à l'économie fribourgeoise. Cette économie qui a besoin de moyens d'accès aux autoroutes rapides et performants. Mais pas que ça... Tous les gens de la Broye et du Haut-Lac francophone qui viennent sur Fribourg passent par cet axe d'entrée. C'est cela qui est important.

Il est vrai qu'on a vraiment affaire à un projet difficile et complexe, mais pourquoi maintenant le retarder? Donnons-lui la même chance qu'aux autres projets et on verra bien ce qu'il en est. Problèmes il y aura, j'en suis aussi convaincu. Personnellement, si vous voyez ces deux villages, Belfaux et Givisiez, puis l'Escale par exemple, vous comprendrez vite où on en est au niveau de cette problématique. Je ne trouve tout simplement pas cela correct, parce que si ce projet ne se fait pas, alors dites-moi pour quelles raisons se feront les autres? Si c'est simplement une facilité du Conseil d'Etat de trouver un peu de régionalisme un peu partout... Soit on fait rien, mais si on fait quelque chose on doit faire Belfaux.

Je vous demande d'être unis derrière ce mandat et de le soutenir tout à l'heure.

Berset Solange (PS/SP, SC). Je déclare mes liens d'intérêts: je fais partie du groupe de travail réunissant les autorités communales de toutes les communes voisines de celle de Belfaux. Tous les députés interpartis participent aussi à ces séances. De plus, j'habite à proximité de la route.

Pour quelles raisons voter "oui" au mandat? La demande est claire: nous souhaitons simplement poursuivre les études pour un éventuel contournement de Belfaux dans le futur. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat en reconnaît la nécessité et dit vouloir poursuivre les études. Donc, si on transforme, ça veut dire qu'on peut dire "oui" au mandat.

J'aimerais rappeler que c'est déjà dans les années 60 qu'un projet de contournement a été jugé nécessaire. Par la suite, les études de besoins ont confirmé ceci par le biais d'analyses multicritères et objectives. Belfaux ne fait pas partie du trio choisi par le Conseil d'Etat et nous respectons pleinement ce choix. Cependant, le mandat a été déposé pour que Belfaux et Givisiez ne soient pas oubliés dans le processus. En fait, nous souhaitons simplement formaliser la poursuite des études et analyser l'opportunité d'un éventuel remaniement parcellaire, qui, je le dis au passage, est bénéfique pour tous les agriculteurs. Concernant l'achat du terrain, je le rappelle aussi, les crédits ont déjà été votés par ce même Grand Conseil en 2016. De plus, le canton a mis le terrain en zone réservée. Le passage incessant des camions et des voitures à travers Belfaux a été relevé tellement souvent par un émérite journaliste de La Liberté que je ne vais pas étendre le sujet.

Connaissez-vous un projet qui ne connaisse pas d'oppositions? Tout le monde veut rouler, tout le monde veut aller vite, mais personne ne veut de route près de chez lui. Quelques personnes sont sorties du bois cette semaine et ont fait part de leur opposition. Je tairai ici les arguments, parce qu'ils me laissent vraiment interrogateurs, lorsqu'on connaît bien le dossier.

Les tracés possibles ont été étudiés déjà depuis plusieurs années et les résultats montrent que les possibilités sont déjà réduites, parce qu'entre-deux, depuis les années 60, Belfaux s'est beaucoup construit et si les études ne se poursuivent pas et que le canton n'achète pas les terrains, alors que les crédits ont été votés, cela risque de pénaliser le projet à tout jamais. Ce seront bien les générations futures qui en feront les frais.

L'objectif est vraiment de poursuivre ces études et de laisser ouverte une possibilité encore pour garder les terrains. Si l'Etat achète les terrains, comme on a déjà les crédits, on l'a vu ailleurs, ça facilite le choix du Conseil d'Etat.

J'aimerais juste encore souligner ceci:

Vous avez reçu une lettre des autorités de toutes les communes voisines et, là, c'est vrai que je me fais volontiers leur porte-parole comme ancienne syndique et députée. Si on est député, c'est aussi pour se faire les porte-parole des autorités qui nous gouvernent. C'est pour ça que je suis intervenue, parce qu'en fait, quand on a sept communes qui sont derrière un projet, qui se battent et s'engagent pour demander au Conseil d'Etat et au Grand Conseil de poursuivre les études, je pense qu'on ne peut pas évacuer cette demande de soutien comme cela.

Pour terminer, je vais dire qu'après plus de 60 années de promesses, il est temps de formaliser la suite des études, avec votre volonté. C'est bien la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions qui va proposer le calendrier. En aucun cas, nous ne demandons de modifier la priorité des choix. Nous demandons simplement d'accepter ce mandat, qui nous paraît la suite logique pour formaliser la poursuite des études.

Marmier Bruno (*VCG/MLG, SC*). Je voulais juste donner une précision à mon camarade député Bonny. Vous avez mentionné que peut-être des communes comme Villars-sur-Glâne et Fribourg construisaient beaucoup. Eh bien, à l'intérieur du district de la Sarine, la part des communes de l'agglomération est en diminution depuis 1990. C'est bien justement là qu'est notre problème de mobilité, c'est qu'on construit beaucoup en dehors des centres et pas assez à l'intérieur, où on peut plus facilement mettre des mesures de mobilité, de transports publics efficaces, que tout le monde ici appelle de ses vœux. Vous avez donc bien pointé le problème du doigt, c'est bien ça, notre problème, et on construit un peu trop n'importe où. C'est ça la vraie raison qui fait que la ville de Fribourg est asphyxiée de véhicules qui viennent de toutes parts. Ces routes de contournement pourraient malheureusement accélérer le phénomène au lieu de le résoudre. Il faut régler ce problème de manière un peu systémique et s'attaquer à tous les éléments du dossier et pas seulement aux routes de contournement.

Schwander Susanne (*PLR/FDP, LA*). Meine Interessenbindung: Ich wünsche mir, dass alle Umfahrungsstrassenprojekte zeitlich gestaffelt durchgeführt werden. Denn alle sind auf ihre Art dringend und notwendig.

Je parle par intérêt global des routes de contournement et sur le principe de leur priorisation. Mais...

Ich möchte hier noch dazu sagen: Projektmanagement ist teilweise wie ein Hindernislauf. Ist das eine Hindernis umgangen, poppt an einem anderen Ort ein neues Hindernis auf. Der Grosse Rat hat über die Priorisierung der Umfahrungsstrassen abgestimmt. Dabei wurde auch die Umfahrungsstrasse Kerzers vom Grossrat priorisiert, wofür ich hier allen sehr dankbar bin. Der Staatsrat hat in seiner Antwort umfassend erklärt, warum er im zeitlichen Ablauf der Umfahrungsprojekte gewisse Anpassungen vorgenommen hat. Heute möchten einige Grossräte, dass die Umfahrungsstrasse Belfaux-Givisiez in der Planung prioritär behandelt wird. Ich bin überzeugt, dass dieses Anliegen zwar absolut berechtigt ist, dass das Ansinnen aber für alle anderen Projekte kontraproduktiv sein wird.

Le projet Belfaux-Givisiez est certes important. Ce qui me fait du souci, je vais l'expliquer avec l'image d'un entonnoir. Vous pouvez toujours y mettre plus, presser plus fort, il n'y aura pas plus qui ressort en bas, parce que même si vous pressez, vous freinez tout et tout devient bouché. Le personnel ne peut pas suivre tous les projets en même temps. Une demande d'études demande du travail considérable au Bureau. D'abord, il faut la préparer, demander des offres, suivre le travail, être là pour répondre aux organisations et aux questions et, pendant tout ce temps-là, les employés ne peuvent pas travailler sur les autres projets et les faire avancer.

Je fais appel à tous les conseillers communaux présents dans la salle, vous qui connaissez cette situation de la priorisation et la problématique de vouloir toujours aller plus vite, même si le dossier n'est pas encore mûr. Eh bien, finalement, ça vous prend beaucoup plus de temps et vous n'avancez pas plus vite. Et les chefs d'entreprises ici dans la salle...

Wenn die drei ersten noch nicht fertig geplant sind, bei keinem die Arbeiten begonnen haben, Sie nicht wissen, ob genügend Unternehmen alle Arbeiten ausführen können und Sie selber nicht das Personal haben, um alles gleichzeitig zu bewältigen - wenn Sie das in der Privatwirtschaft machen, dann können Sie morgen Ihre Bilanz deponieren.

Il ne faut pas un turbulent actionnisme mais du pragmatisme. Faisons un pas après l'autre mais dans la bonne direction. Ça nous permettra, sur l'axe du temps, de réaliser tous les projets de contournements.

Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Cela peut paraître un peu étonnant, mais je constate qu'en ce qui concerne l'analyse de la situation actuelle à Givisiez et à Belfaux, il n'y a aucune divergence, ni entre les députés présents ici qui se sont exprimés, ni entre les députés et le Conseil d'Etat, pour toutes celles et ceux qui ont lu attentivement la réponse du Conseil d'Etat. Je fais un deuxième constat: comme on est en fin de session et qu'il y a eu des moments d'également après des moments sérieux, le président du Grand Conseil, lors de la réintroduction après la pause, a comparé les routes de contournement à des moutons; ça m'a suggéré comme historique une autre image, soit celle des béliers. Vous savez qu'en histoire médiévale, pour les gens qui aiment ça, on parle de l'art extraordinaire, spectaculaire, d'enfoncer des portes ouvertes à l'aide d'un bélier porté par, dans une course rapide, une dizaine de héros. C'est un petit peu

l'image que ça me suggère ici, parce que, quand on lit attentivement les choses - le député Glauser l'a très bien résumé -, le Conseil d'Etat respecte institutionnellement - et c'est son devoir profond - les décisions du Grand Conseil.

Ici, en 2016, le Grand Conseil a pris une décision sur sept projets de routes de contournement. Le Conseil d'Etat, suite à différentes interventions - et ça répond aussi partiellement au commentaire du député Wicht -, aussi des interventions dont nous avons pu discuter, qui venaient notamment de la Fédération fribourgeoise des entrepreneurs, est heureux d'entendre aujourd'hui que plusieurs intervenants vont dans ce sens-là, soit vouloir les sept routes de contournement, mais pas de les faire les sept à la fois. Ceci pas seulement pour des questions de ressources au Service des ponts et chaussées mais tout simplement aussi parce que, dans la constante recherche d'une part d'avoir des marchés publics mais si possible d'éviter que ces marchés publics soient systématiquement remportés par des entreprises zurichoises, vaudoises ou genevoises, on essaie d'adapter un petit peu les travaux, parce qu'il est juste impossible pour les entreprises fribourgeoises de maîtriser tous ces chantiers. Elles n'ont pas la capacité de le faire. Certains peuvent dire que ce ne sont pas des intérêts défendables, mais ils le sont parfaitement. On parle beaucoup d'emplois dans ce canton et, dans cette logique-là, il a été accepté par la Commission des routes dans un premier temps et par le CoPil constitué par le Conseil d'Etat ensuite, d'effectuer une priorisation. Cette priorisation, contrairement à ce que certains ont dit ici, n'est pas une priorisation pour réaliser ou non. Cette priorisation serait contraire au mandat donné par le Grand Conseil, mais c'est une priorisation dans le temps, c'est-à-dire qu'on fait les choses les unes après les autres, en parallèle pour certaines choses, mais pas tout à la fois, à la même vitesse. La députée Schwander l'a dit: aucun entrepreneur sérieux ne fait ce genre de choses, parce qu'il est sûr d'aller dans le mur. Cela vaut aussi pour le canton. C'est dans cet état d'esprit-là que nous avançons.

Deuxième chose: avec ou sans mandat, le Conseil d'Etat s'engage à poursuivre les projets. Sur les sept projets nommés - le député Glauser l'a évoqué -, nous avons un projet qui est parti largement en tête dans l'évaluation par le CoPil, soit celui de Romont, que personne ne conteste. Nous avons un projet qui est arrivé largement derrière, c'est celui de Neyruz, pour différentes raisons, y compris le fait que la commune de Neyruz nous a clairement signifié, quand elle est venue présenter sa position au comité de pilotage, qu'elle ne souhaitait pas une route de contournement et qu'elle préférerait une autre variante pour différentes raisons, y compris des raisons liées au SDA que le député Schläfli et d'autres ont évoquées ici. Il en restait donc cinq, sur lesquelles nous travaillons actuellement. Simplement, nous avons priorisé les projets, pour différentes raisons - je ne vais pas reprendre la réponse du Conseil d'Etat que vous avez toutes et tous lue - en partie pratiques: des raisons de disponibilité de terrains et des raisons de réalisabilité relativement rapide des projets, tels qu'ils ont été priorisés par le Conseil d'Etat. Sur les deux projets spécifiques qui font l'objet de discussions aujourd'hui, pour le premier, celui de Belfaux, à l'évidence - le spécialiste en questions agricoles et porte-parole du groupe libéral-radical l'a évoqué ici -, la question des remaniements parcellaires est assez vitale quand vous faites une construction de route sur des parcelles qui concernent toute une série d'agriculteurs. Pour les gens qui ont examiné de près le tracé de la route de contournement de Belfaux - qui a été validé entretemps par la commune, après le dépôt du mandat -, celui-ci coupe en deux toute une série de parcelles. Je ne suis définitivement pas agriculteur, mais j'ai écouté les agriculteurs - pas ceux qui sont dans les opposants aujourd'hui - qui m'ont assez clairement expliqué qu'on ne peut pas, sans un remaniement parcellaire, faire travailler des paysans sur des bouts de parcelles qui sont de part et d'autre de la route. Ils n'arriveront juste pas à passer. C'est un travail relativement sérieux à faire et si on ne le fait pas, on va dans le mur. J'ai entendu ce message et c'est la raison pour laquelle nous avons commencé à travailler sur la question du remaniement parcellaire, avec l'ingénieur cantonal et avec un collaborateur en charge du remaniement au Service des ponts et chaussées. J'ai appris beaucoup de choses par le Directeur des finances depuis que je suis au Conseil d'Etat; parmi ces choses-là, il y a le fait qu'un remaniement parcellaire devrait être entamé avec beaucoup de circonspection, que ce n'était pas des choses toutes simples, qu'il fallait un petit peu de patience, mais que si on ne les faisait pas correctement, tout ce qui suivait ensuite était mal fait. Alors, on peut dire qu'il faut aller plus vite. Simplement, ça ne sert pas à grand-chose si la première étape n'est pas faite dans l'ordre et c'est sur cette première étape que nous travaillons actuellement.

Sur la route de contournement de Givisiez, la question se pose en d'autres termes. Ici, nous avons une route de contournement - le député Marmier notamment l'a évoqué mais d'autres aussi - qui a un impact très fort sur l'ensemble du système routier de l'agglomération de Fribourg. C'est la raison pour laquelle l'Office fédéral des routes, dont la principale tâche est d'assurer la fluidité du trafic par des mesures constructives mais aussi par d'autres mesures sur les routes nationales, intervient à chaque fois qu'il estime - à tort ou à raison - qu'un projet routier ou autre peut nuire à la fluidité des routes. Il intervient directement et a le droit de le faire. Nous avons eu plusieurs contacts avec cet office, qui nous a délégué son vice-directeur dans le groupe de travail d'accompagnement du projet de Givisiez, parce qu'il souhaite s'assurer que ce projet se fasse d'une manière à ne pas perturber la circulation sur l'autoroute, le principal problème étant - les gens de Bulle le savent bien, d'autres entre-temps aussi - les reflux sur l'autoroute, qui sont des dangers importants pour les automobilistes sur ces routes-là.

Le groupe de travail a été constitué pour Givisiez comme pour Belfaux en même temps que les trois CoPil pour les trois autres projets de routes de contournement. On peut commencer à travailler sur des projets précis, avec des tracés, avec des ingénieurs qui travaillent sur trois projets de routes, mais il y a des travaux un peu plus généraux à faire avant, sur les deux autres projets, parce qu'ils demandent que ces travaux préalables soient faits avant de pouvoir aller plus loin. Vous aurez,

pour chacun des projets, tôt ou tard, ici, des projets de décrets qui vous permettront de décider, projet par projet, si vous les trouvez bons ou non. Mais ça, ce n'est pas la discussion aujourd'hui. Le devoir que j'ai aujourd'hui en tant que directeur de la DAEC, c'est de préparer chacun des projets dans une qualité correcte, pour éviter... Mon devoir, c'est de m'assurer que les projets que nous amenons ici soient bons; nous les amènerons un à un, avec tous les travaux qui sont nécessaires.

Avec ces propos liminaires, je pense avoir répondu à une bonne partie des questions individuelles posées par l'un ou l'autre des intervenants aujourd'hui et je ne vais pas répondre individuellement à toutes les interventions qui se regroupent sur des remarques auxquelles il me semble avoir répondu de manière générale.

Quelques questions particulières du député Bertschi, notamment sur le fait que la Commission des routes et cours d'eau ne siège pas suffisamment souvent. Concernant cette commission, nous travaillons en étroite collaboration avec son président, le député Wicht. Elle a des séances agendées sur toute l'année, en réserve. C'est-à-dire que s'il y a des projets qui sont prêts, on y va, et s'ils ne sont pas prêts, on n'y va pas. Cela ne sert à rien de faire siéger des gens pour rien.

En ce qui concerne les routes de contournement et les projets priorités, ce n'est actuellement plus la Commission des routes et cours d'eau qui les traite, mais ce sont les CoPil. Donc, le fait que la commission ne siège pas n'a rien à voir avec l'avancement ou non des projets sur les routes de contournement dont nous parlons ici, dans la mesure où nous avons trois CoPil et deux groupes de travail qui travaillent les cinq projets. Il n'y a donc pas de lien. Il y a d'autres questions sur les autres travaux qui viennent, mais on ne va pas faire des séances s'il n'y a pas de choses qui sont prêtes.

Concernant les effectifs du Service des ponts et chaussées, qui ont été évoqués tant par le député Bertschi que par le député Wicht, j'aimerais rappeler ceci. Nous avons effectivement des problèmes d'effectifs au SPC, mais ce n'est pas en tout premier lieu un problème de postes, c'est d'abord un problème - le député Wicht l'a très clairement dit - d'attractivité des jobs. Notre ingénieur cantonal vient de temps en temps chez moi avec un air un peu triste, me disant qu'il vient de remettre un poste au concours et qu'il a zéro postulation, pour un poste d'ingénieur civil qui est sensé construire des routes. Quand c'est en allemand, parce que c'est un peu difficile quand on ne parle pas un mot d'allemand d'aller discuter avec des communes du district du Lac alémanique ou du district de la Singine, il a besoin d'ingénieurs civils qui parlent et comprennent l'allemand, voire un peu le dialecte, mais quand il y en a zéro qui postule, ça pose des problèmes de principe que nous discutons actuellement, à un autre niveau et notamment dans le cadre de certaines réévaluations qui ont été évoquées par le député Wicht. Mais vous savez que les réévaluations de fonctions prennent malheureusement un certain temps. C'est un sérieux problème, au concret, que j'ai aujourd'hui. La dernière fois que j'ai eu une postulation, l'ingénieur cantonal m'a dit qu'il avait un géomètre jurassien qui avait postulé. Je ne vais pas pouvoir engager un géomètre jurassien pour construire des routes dans le canton de Fribourg. C'est un vrai problème concret sur lequel on bute aujourd'hui. Le problème est un peu moins fort du côté francophone, mais on l'a presque tout autant aussi. Aujourd'hui, les postes d'ingénieurs civils à l'État sont insuffisamment attrayants. Des privés viennent nous les prendre. Je comprends parfaitement tout privé qui fait ça, s'il est payé un peu plus. Si vous comparez le niveau des salaires chez nous et à l'Office fédéral des routes, je comprends toute personne qui accepte un poste de travail à l'OFROU ou dans le privé, avec un salaire de 10 ou 20 % de plus. Je ne veux pas ouvrir le débat ici plus largement mais, comme plusieurs députés l'ont évoqué, je voulais vous donner des éléments de réponse sur cette question-là.

En ce qui concerne les remarques du député Wicht, je crois que j'ai largement répondu. C'était notamment aussi la volonté de la Fédération des entrepreneurs de procéder à ces étapes. Ensuite, concernant la manière de procéder à celles-ci - le député Glauser l'a dit -, on a quelques routes qui ont fini dans un mouchoir de poche. Si on regarde les pourcentages - vous les avez dans la réponse du Conseil d'Etat, après les travaux du comité de pilotage, la priorisation des routes - deux routes étaient au pour-mille près au même classement; la deuxième a été priorisée parce que nous avons trouvé une collaboration et une contribution financières d'un privé. C'est d'ailleurs une première dans le canton de Fribourg, pour une route cantonale, que nous ayons réussi un partenariat public-privé avec de grandes entreprises privées qui sont prêtes à cofinancer une route de contournement. C'est pour nous une bonne chose, mais cela a évidemment changé l'évaluation, parce que quand on diminue le coût d'une route pour le canton d'un tiers et qu'on fait sérieusement son classement, il faut être conséquent et appliquer les critères en conséquence, au tableur Excel, qui comprend aussi un facteur-coût.

Pour répondre au député Marmier sur la cohérence, je crois que j'ai répondu notamment sur la collaboration avec l'OFROU et le GT Givisiez, qui est censé voir l'ensemble de la circulation sur l'agglomération. Nous avons par ailleurs ici aussi des discussions, mais ce n'est définitivement plus de mon ressort, sur les structures et les questions institutionnelles relatives aux agglôs, dans la future loi sur les agglomérations, où la question de la cohérence entre le travail fait par les agglôs et le travail fait par les services cantonaux sur les différents types d'infrastructures de mobilité doivent être mieux coordonnés. C'est une chose sur laquelle nous sommes d'accord. Après, il faudra trouver la meilleure ou la moins mauvaise solution pour que cette coordination se fasse de la manière la plus légère possible. Ce sera mon collègue de la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts qui aura l'occasion de défendre ce dossier ici même.

En ce qui concerne les remarques du député Bonny, qui ont été reprises par plusieurs d'entre vous, c'est une vraie volonté de construire... Vous avez relevé toute une série de constructions en ville de Fribourg, sur la commune de Villars-sur-Glâne et ailleurs; je vous rappelle que le plan directeur cantonal, dont nous avons discuté assez largement ici l'été dernier, prévoit précisément que l'on construise tendanciellement un peu plus dans les villes et tendanciellement un petit peu moins de manière éparpillée sur l'ensemble du canton. Cela correspond aussi à des votations populaires fédérales sur l'aménagement du territoire. Le Conseil d'Etat part du fait, comme d'ailleurs le Conseil fédéral, que la politique de la mobilité, les discussions sur les transferts modaux, ils commencent par l'aménagement du territoire. Tout ce qu'on peut faire après, construire ou ne pas construire des routes, construire ou ne pas construire du rail, ça vient derrière. Si on ne fait pas ses devoirs en termes d'aménagement du territoire, on doit corriger le tir de manière extrêmement coûteuse en termes d'infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires, de mobilité durable ou autres. Dans ce sens-là, le canton va dans la bonne direction, même si certains ont relevé qu'il aurait peut-être pu commencer un tout petit peu plus tôt.

Monsieur le Député Dafflon, vous critiquez le Conseil d'Etat parce qu'il a remis en question la priorisation établie par la Commission ou par le CoPil. Le CoPil donne un avis, prend des décisions, mais ce sont des décisions à titre indicatif pour le Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat est un organe propre, une institution propre, avec ses constitutions et ses compétences propres. Il n'est pas une chambre d'enregistrement d'un CoPil, sinon on peut supprimer le Conseil d'Etat et faire des CoPil pour tout régler. Ce n'est pas l'idée. Il a pris ses libertés et c'est son droit. C'est peut-être parfois son devoir et il a expliqué pourquoi il avait pris ses libertés, non pas contraires aux décisions du Grand Conseil, puisque chaque chose doit être réalisée, mais dans le respect des contingences matérielles qui permettent de réaliser un certain nombre de choses, avec la meilleure qualité possible. Vous avez dit que le risque, si on refuse le mandat, c'est que les projets Givisiez-Belfaux ne se fassent pas. Je crois que je vous ai suffisamment expliqué, ce n'est absolument pas l'idée. Simplement, ils se font progressivement avec les devoirs que nous devons faire les uns après les autres.

Je crois, avec ces remarques-là, avoir répondu à l'ensemble des questions que vous avez posées. Je vous recommande de suivre l'avis du Conseil d'Etat.

- > Au vote, la prise en considération de ce mandat recueille 48 voix favorables contre 30 voix défavorables. Il y a 12 abstentions.
- > La majorité qualifiée requise n'est pas atteinte.

Ont voté Oui: Total 48

Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Berset Solange (SC,PS/SP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Chevalley Michel (VE,UDC/SVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Décrind Pierre (GL,PDC/CVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Doutaz Jean-Pierre (GR,PDC/CVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Gamba Marc-Antoine (FV,PDC/CVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Rauber Thomas (SE,PDC/CVP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roth Pasquier Marie-France (GR,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP).

Ont voté Non: Total 30

Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Herren-Schick Paul (LA,UDC/SVP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Morand Jacques (GR,PLR/FDP), Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Senti Julia (LA,PS/SP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Waeber Emanuel (SE,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP).

Se sont abstenus: Total 12

Bapst Markus (SE,PDC/CVP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Johner-Etter Ueli (LA,UDC/SVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Müller Chantal (LA,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Repond Nicolas (GR,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP).

> Cet objet est ainsi liquidé.

Postulat 2019-GC-65

Quota nécessaire de surfaces d'assolement et utilisation de celui-ci pour les routes de contournement

Auteur-s:	Ducotterd Christian (<i>PDC/CVP, SC</i>)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Dépôt:	06.05.2019 (<i>BGC mai 2019, p. 1085</i>)
Développement:	08.05.2019 (<i>BGC mai 2019, p. 1085</i>)
Réponse du Conseil d'Etat:	24.09.2019 (<i>BGC octobre 2019, p. 2982</i>)

Prise en considération

Ducotterd Christian (*PDC/CVP, SC*). Ce postulat contient deux volets:

Le premier, c'est un volet qui consiste à trouver des solutions lorsqu'on fait une route de contournement, pour une économie de surfaces d'assolement. Est-ce qu'il y a un tronçon qui est fait en tranchée couverte? Est-ce que la surface qui se trouve sur cette tranchée couverte reste en SDA? Ce qui devrait en principe être le cas. Quelle valeur peut-on donner à cette surface, qui sera finalement construite à un autre endroit dans le canton et qui ne sera pas prise sur le quota global de nos SDA pour tout le canton? Malheureusement, la réponse du Conseil d'Etat n'en tient pas du tout compte et on ne retrouve pas ce volet dans la réponse. Il faut croire que ce n'est pas très intéressant.

Le deuxième volet, c'est qu'on voudrait un inventaire clair de ce qu'on a comme SDA, le potentiel qu'on a - on a une réserve de 160 hectares -, de définir les besoins et de définir où on va trouver les hectares manquants, de manière à trouver des solutions pour l'économie. Il faut savoir qu'on a besoin de terrains à long terme, et non pas à court terme, pour construire et pour mettre nos entreprises. Cela ne sert à rien de donner des sous à la Promotion économique et de ne rien faire pour faire venir ces entreprises, si on n'a pas la possibilité de leur mettre des terrains à disposition, parce qu'on n'a pas de terrains. Là, on doit trouver des solutions.

Je dois préciser que la procédure, dans la réponse du Conseil d'Etat, est bien expliquée, claire et ceci est une bonne chose. Par contre, je remarque tout de même qu'on a 160 hectares de réserve, on a un besoin de 550 hectares et un manque de 390 hectares pour notre économie. On vient d'entendre, dernièrement, que plusieurs communes ont leur PAL qui n'a pas été accepté suite à un jugement du tribunal cantonal. J'ai bien peur que cela soit le prochain gros problème de notre canton. On sait qu'aujourd'hui le canton de Fribourg a adressé une revalorisation et un recomptage de ses SDA, mais il n'est pas validé par l'Office fédéral et je pense que le canton de Fribourg va avoir de gros problèmes. Vous êtes nombreux, et le Conseil d'Etat, et différents services, à ne pas vous rendre compte de cette grosse problématique qui va intervenir pour notre canton. Je me fais un gros souci pour notre économie et je pense que les communes qui ont aujourd'hui des problèmes avec leurs zones industrielles s'en rendent déjà compte, mais ce sera peut-être une guerre de retard.

Aujourd'hui, suite à la réponse du Conseil d'Etat, je vois que ce dernier n'a pas de réponse. Il a la procédure, mais il n'a pas la réponse. Il ne sait pas où il va trouver ces surfaces. J'ai beau maintenir le postulat, on n'aura apparemment pas plus de réponses parce qu'on ne les trouve pas. On n'a pas les réponses de la Confédération et c'est ce qui me cause encore plus de soucis. Donc, suite à ça, je vais aussi dire que, finalement, on a gaspillé aujourd'hui des surfaces agricoles avec des routes de contournement. On va créer la route de contournement de Noréaz avec 6,5 hectares de SDA; je vous laisse voir la surface que ça fait. Malheureusement, c'est un gros gaspillage pour quelques maisons à détourner, où il n'y a pas de bouchons et pas de passage à niveau. 6,5 hectares quand on voit qu'il nous manque aujourd'hui 390 hectares, je pense que les citoyens devront, devant leur prochaine prise de position, corriger ce tir.

Je retire donc ce postulat, qui n'aura de toute façon pas plus de réponses dans le rapport qu'on va recevoir.

- > Cet instrument est retiré par son auteur.
- > Il est ainsi liquidé.

Prise de congé

Le Président. Avant de clore la session, je voudrais dire deux mots par rapport à deux de nos collègues qui vont nous quitter. Nous saluons aujourd'hui deux députés qui ne regagneront pas les bancs en novembre. Thomas Rauber et Markus Bapst ont en effet remis leur démission pour la fin de ce mois. Avec leur retrait, la Singine et le groupe démocrate-chrétien perdent deux éminents représentants qui ont marqué leur passage au sein de ce Grand Conseil.

Élu en 2011, Thomas Rauber s'est rapidement profilé sur ses thèmes de prédilection: l'économie et la fiscalité. C'est tout naturellement qu'il a rejoint la Commission des mesures d'aide en matière de promotion économique et, en 2014, la Commission des finances et de gestion, dont il occupe la vice-présidence de janvier 2017 à juin 2018, une charge qu'il abandonne lorsqu'il est porté au conseil d'administration de la Banque Raiffeisen Suisse. Thomas a œuvré au sein de nombreuses commissions ordinaires durant son passage au Grand Conseil, notamment de celle qui a préparé la nouvelle loi sur la politique foncière active, que nous venons d'accepter, avant de s'y faire remplacer par l'autre démissionnaire du jour. Relevons encore que Thomas Rauber a représenté le Parlement au sénat de l'Université de Fribourg deux années et demie durant, de février 2012 à septembre 2014. Accaparé par les nombreux mandats qui remplissent son agenda, Thomas ne peut aujourd'hui plus consacrer le temps nécessaire au travail parlementaire. Plutôt que de mal l'honorer, il préfère donc remettre son mandat. Dans sa lettre de démission, il dit sa fierté d'avoir pu apporter une contribution à notre canton. Il dit également avoir beaucoup apprécié le respect mutuel qui a toujours empreint le travail effectué avec nous tous. Cher Thomas, nous te souhaitons plein succès dans tes entreprises professionnelles et personnelles. Merci pour ce que tu as apporté. (*Applaudissements.*)

Il a beau n'avoir que 58 ans, Markus Bapst figure au nombre des doyens de fonction de ce Grand Conseil. En effet, c'est au siècle dernier, en septembre 1999, qu'il a poussé pour la première fois les portes de cette salle, qui accueillait encore à l'époque 130 députés, dont 45 PDC (*rires*). Autant dire qu'il connaît parfaitement toute la mécanique parlementaire. Il serait illusoire de résumer les 20 années d'activité du député Bapst, tant elles ont été riches et intenses. Nous relèverons cependant son application dans différents projets de lois liés à l'aménagement du territoire, un domaine où son expertise a toujours été précieuse, ou son intérêt marqué pour les questions fiscales, sur lesquelles il a toujours défendu l'attractivité du canton de Fribourg, tant pour les familles que pour les entreprises. Nous retiendrons également sa présidence de la Commission des affaires extérieures entre 2006 et 2011 ou encore sa participation à la seule commission d'enquête parlementaire qu'a jusqu'ici connu le canton de Fribourg. Dans sa lettre de démission, Markus souligne combien il a apprécié la confrontation positive qui anime ce Grand Conseil. La clé du succès, est-il convaincu, réside dans ce pluralisme qui fait l'incontestable richesse de notre démocratie parlementaire. Pour la petite histoire, je relèverai encore que, avant sa carrière politique, le député Bapst en a mené une autre, sportive, non moins couronnée de succès: sprinter redoutable et redouté, Markus était, dans les années 1980, l'un des rares Fribourgeois à courir le 100 mètres en moins de 11 secondes. Une vélocité qui l'a porté, le 13 mai 1984, avec ses coéquipiers de la Société de gymnastique de Guin, sur la plus haute marche du podium des championnats suisses de relais du 4 x 100 mètres. Eh oui, Mesdames et Messieurs, nous avons parmi nous un champion national et nous ne le savions pas. Cher Markus, tu refermes aujourd'hui la parenthèse politique. Connaissant ton dynamisme et ton énergie, je ne doute pas que les années à venir seront remplies de projets. Nous t'adressons nos meilleurs vœux de réussite.

Cher Thomas, cher Markus, permettez-moi de vous remercier, au nom du peuple fribourgeois, pour votre engagement et votre travail au sein de ce parlement (*applaudissements*).

Voilà, Mesdames et Messieurs, je peux clore cette sixième session 2019 et vous donne rendez-vous le 19 novembre pour notre septième session 2019. Il est pile midi, donc on est pile à l'heure, on s'améliore. Je vous souhaite une bonne journée et à la prochaine!

Fin de la session

- > La séance est levée à 12 h 00.

Le Président:

Roland MESOT

Les Secrétaires:

Mireille HAYOZ, *secrétaire générale*

Reto SCHMID, *secrétaire général adjoint*

—