

– Au vote, la prise en considération de ce postulat est acceptée par 92 voix contre 0. Il n’y a pas d’abstentions.

Ont voté oui:

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Andrey (GR, PDC/CVP), Badoud (GR, PLR/FDP), Bapst (SE, PDC/CVP), Berset (SC, PS/SP), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Boschung M. (SE, PDC/CVP), Bourgeois (SC, PLR/FDP), Bourgnicht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard (SC, PDC/CVP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Corninboeuf (BR, PS/SP), Cotting (SC, PLR/FDP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Roche (LA, ACG/MLB), de Weck (FV, PLR/FDP), Décaillet (FV, UDC/SVP), Dorand (FV, PDC/CVP), Duc (BR, ACG/MLB), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Ganiot (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Gendre (SC, PS/SP), Genoud (VE, UDC/SVP), Girard (GR, PS/SP), Glardon (BR, PDC/CVP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hänni-F (LA, PS/SP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Ith (LA, PLR/FDP), Jelk (FV, PS/SP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johnner-Et. (LA, UDC/SVP), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Kuenlin (SC, PLR/FDP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Morel (GL, PS/SP), Mutter (FV, ACG/MLB), Page (GL, UDC/SVP), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Remy (GR, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Rime (GR, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Schnyder (SC, PS/SP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet E. (SC, PDC/CVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Studer T. (LA, PDC/CVP), Suter (SC, ACG/MLB), Thalman-B (LA, UDC/SVP), Thomet (SC, PS/SP), Thürler (GR, PLR/FDP), Tschopp (SE, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Vonlanthen (SE, PLR/FDP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Weber-G M. (SE, ACG/MLB), Zadori (BR, UDC/SVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 92.*

– Le réponse donnée par le Conseil d’Etat vaut rapport au postulat.

Motion d’ordre

Demande de procédure accélérée pour le mandat «Restructuration et contrôle du Service des ponts et chaussées»¹

Depôt

Le Président. Je suis saisi d’une motion d’ordre demandant l’utilisation de la procédure accélérée prévue aux articles 67 et 174 LGC pour la réponse et la prise en considération d’un mandat à la session de novembre. Avec l’accord de la députée qui a déposé cette requête, M^{me} Mutter, M. l’Huissier va distribuer maintenant le texte de cette requête ainsi que celui du mandat de façon que vous puissiez en prendre connaissance le plus tôt possible. Nous traiterons cet objet demain matin.

Postulat N° 2002.07 Jacques Bourgeois (gestion optimale du trafic routier sur les axes Payerne-Fribourg et Romont-Fribourg)

Prise en considération²

Bourgeois Jacques (PLR/FDP, SC). En préambule, je tiens à remercier le Conseil d’Etat de sa réponse détaillée et au vu des détails fournis, nous ne pouvons qu’accepter que cette réponse fasse également office de rapport.

Dans le cadre de l’analyse de ces axes prioritaires, il sied de tenir compte de plusieurs paramètres, notamment du développement économique, de la mobilité, de l’évolution démographique, de l’utilisation du sol et de la sécurité et du confort, aussi bien des usagers, que des habitants des localités traversées.

Dans le cadre du contournement de Prez-vers-Noréaz, je constate avec satisfaction que le dossier évolue. J’ose maintenant espérer, au vu de l’avancement du dossier, que l’on ne repoussera pas aux calendes grecques l’achèvement de cette étude.

Dans sa réponse, le Conseil d’Etat fait état d’une étude qui pourrait s’étaler sur la période 2008–2011.

A mon avis, nous ne sommes pas assez précis et nous requérons que le Conseil d’Etat mette tout en œuvre pour que cette étude, au vu de son avancement actuel, soit finalisée dans les plus brefs délais, soit d’ici à fin 2009 au plus tard.

Une étude qui devrait associer également et prendre en considération les milieux concernés. Au sujet des critères mentionnés, deux remarques et une question. Parmi les deux remarques:

- 1) La sécurité des enfants, tout comme la qualité de vie des habitants devraient être prises en considération.
- 2) Nous ne croyons pas devoir attendre que les accidents dépassent la moyenne pour intervenir.

Questions: parmi les huit critères retenus pour l’analyse «coûts/avantages», a-t-on dans le cadre de la fixation des montants pondéré les critères ou ont-ils tous la même valeur lors du calcul de la valeur annuelle nette et du ratio pour analyser les avantages et coûts d’un contournement ou pas d’une localité?

Comme relevé au sein de cette réponse, la jonction de l’A12 de Matran pose problème. A la suite des développements des communes de cette région, le trafic est de plus en plus perturbé, notamment et surtout, le week-end.

Les usagers sont aussi tentés d’emprunter d’autres axes, comme la traversée du village de Matran, créant ainsi des nuisances et de l’insécurité pour ses habitants.

La liaison Marly-Posieux-Matran va encore accentuer ce problème.

Forts de ces constats, il est impératif également de trouver rapidement des solutions afin d’améliorer la fluidité du trafic dans cette région de notre canton. Nous ne croyons pas, comme cela est relevé dans la réponse du Conseil d’Etat, que l’aménagement de feux

¹ Dépôt BGC p. 1431.

² Déposé et développé le 23 janvier 2007, BGC p. 283; réponse du Conseil d’Etat le 28 août 2007, BGC p. 1300.

à ces deux carrefours va améliorer la fluidité du trafic, au contraire je pense, que ces deux feux vont détériorer cette fluidité.

Par ces considérations, et au nom du groupe libéral-radical, je vous propose d'accepter ce postulat et en même temps, de prendre acte du rapport circonstancié fourni.

Brönnimann Charles (UDC/SVP, SC). In erster Linie danke ich dem Staatsrat für die ausführliche Antwort zum Postulat von Herrn Grossrat Jacques Bourgeois und zu meiner Anfrage zur Ortsdurchfahrt von Prez-vers-Noréaz. Die SVP-Fraktion nimmt wie folgt Stellung: Im Rahmen der Gesamtplanung der Achse Freiburg-Payerne und Freiburg-Romont wäre es jetzt Zeit, Lösungen im Bereich des Möglichen zu finden und baldmöglichst ein Resultat erzielen oder realisieren zu können. Die Bevölkerung ist betroffen und verlangt von uns oder vom Staatsrat gute und konsequente Antworten im Bereiche des Möglichen. Um dieses Projekt in den Griff zu bekommen, braucht es vertrauensvolle und fähige Leute, um Überraschungen zu verhindern. Und wenn wir zu lange planen, wird ja nichts realisiert. Vor kurzem wurde in diesem Saal gesagt, dass der Kanton Freiburg vor einem grossen Bevölkerungszuwachs steht. Das wird mehr Verkehr verursachen. Und in diesem Sinne beantrage ich, dieses Postulat zu unterstützen.

Collomb Eric (PDC/CVP, BR). Le groupe démocrate-chrétien est sensible à la qualité et à la pertinence des infrastructures routières de notre canton.

Nous pouvons donc, nous réjouir du postulat du député Jacques Bourgeois, lequel a mis le doigt sur une problématique sérieuse, que constitue la gestion du trafic sur les axes Payerne-Fribourg et Romont-Fribourg.

Nous saluons également la diligence dont a fait preuve le Conseil d'Etat qui propose d'un seul coup, l'acceptation de ce postulat et le rapport y relatif. Nous ne pouvons donc qu'espérer, que cette rapidité d'action perdurera afin que des mesures concrètes puissent voir le jour et cela avant la mort de l'ère automobile que souhaite tant notre Conseiller fédéral Moritz Leuenberger dans les propositions et décisions irresponsables en matière de transports poignardant notre économie.

Pour une gestion efficace du trafic sur les deux axes, qui a interpellé le postulant, nous pensons que les priorités doivent clairement être accordées à la traversée de Prez-vers-Noréaz et à la jonction A12 de Matran.

Dans sa conclusion, le Conseil d'Etat mentionne qu'il est prévu d'étudier le contournement de Prez-vers-Noréaz dans la période 2008–2011. Même si nous sommes conscients qu'un contournement n'est systématiquement pas la meilleure solution, nous pensons qu'un délai de quatre ans est trop long pour la seule phase d'études et qu'à ce rythme, il est inutile d'espérer une éventuelle réalisation avant 2015–2020, ce qui ne réjouit, ni les usagers, ni la population du village concernée.

Pour ce qui est des traversées des localités, le Conseil d'Etat retient le principe d'une modération de trafic pour le respect de la vitesse légale de 50 km/heure, tout en précisant qu'il n'est pas question de dissuader

l'automobiliste d'emprunter un tel axe. Même si cette volonté est louable, permettez-nous de rester sceptiques quant à sa réalisation car le rapport mentionne que des modérations de vitesse de type VALTRALOC dans les villages de Rosé et de Prez-vers-Noréaz, voire ailleurs encore, sont envisagées.

A notre sens, ces courses d'obstacles pour amateurs de gymkhana ne sont pas du tout compatibles avec les surcharges de trafic que connaissent les villages et dissuaderont évidemment les automobilistes d'emprunter de tels axes.

Le groupe démocrate-chrétien salue à nouveau la rapidité avec laquelle le Conseil d'Etat a rendu un rapport de qualité, et c'est tout en invitant l'exécutif cantonal à tenir compte de ces remarques, que le groupe démocrate-chrétien accepte ce postulat, considère la réponse comme rapport et en prend donc acte.

Suter Olivier (ACG/MLB, SC). Le groupe Alliance centre gauche a pris acte des réponses du Conseil d'Etat et l'en remercie.

Au sujet de l'axe Payerne-Fribourg, nous n'allons pas redire ce qui a déjà été dit, simplement nous constatons que, pour l'instant l'étude qui a été faite concernant le contournement de Prez-vers-Noréaz, va plutôt dans le sens d'un statu quo, donc de renoncer à un contournement.

Nous pouvons nous satisfaire pour l'instant de ces conclusions. Nous sommes étonnés dans les conclusions que les points strictement économiques soient prépondérants par rapport à la qualité de vie et la qualité environnementale, la qualité sociale, on nous le dit clairement, et nous sommes un peu étonnés de cela, nous aimerions demander au conseiller d'Etat de répondre à cette manière de voir les choses dans le domaine de la circulation.

Au sujet de l'axe Romont, on constate que le seul problème est situé à la jonction, un seul problème, mais de taille et il ne se résume à notre avis pas à des questions uniquement de gestion du trafic.

En effet, si l'axe Romont-Fribourg et l'autoroute A12 drainent naturellement et depuis longtemps des flux de véhicules, ceux-ci sont actuellement largement augmentés par les allées et venues dues à la zone commerciale de Matran.

Cette zone ne cesse de s'agrandir depuis plusieurs années et provoque de plus en plus d'embouteillages à ces abords. A tel point, que la commune de Matran s'est prononcée dernièrement contre l'installation de nouveaux commerces, tout en se disant démunie, puisque ces nouveaux commerces prendraient place sur des terrains privés. On voit qu'il y a là des problèmes d'aménagement du territoire à régler. On ne peut pas simplement laisser se développer un peu partout des zones commerciales, sans se soucier des retombées qu'elles provoquent sur le trafic en particulier, sur la qualité de vie en général.

Le rapport remis par le Conseil d'Etat ne propose pas une vision qui prend en compte l'aménagement du territoire. Il ne met en avant face aux engorgements actuels que des «solutions routières». En vrac, il propose l'aménagement d'un giratoire de 40 m extérieur, la mise en place d'une régulation lumineuse sur les carrefours, l'élargissement du pont autoroutier à qua-

tre voies de circulation, la construction d'une nouvelle bretelle autoroutière, la réalisation d'une deuxième voie montante depuis le giratoire, le tout devant tenir compte, des contraintes locales sur la forme de pylônes à haute tension.

Mais ce n'est pas fini, le rapport du Conseil d'Etat nous parle encore de la peut-être future jonction Marly-Matran et là aussi le Conseil d'Etat nous rappelle qu'elle engendrerait de nouveaux flux de circulation.

Nous ne pouvons pas simplement attendre que les choses se passent, nous doutons qu'il y ait physiquement la place à cet endroit pour gérer les flux cumulés des trafics provoqués par l'axe Romont-Fribourg, l'autoroute A12, la zone commerciale de Matran et l'hypothétique axe Marly-Matran.

Surtout nous ne pouvons pas admettre que les problèmes de circulation soient résolus uniquement par la construction de nouvelles routes, de nouvelles bretelles, de nouveaux giratoires, par la mise en place de nouvelles signalisations lumineuses.

Il y a lieu à ce niveau d'émettre d'autres idées, d'envisager de renforcer par exemple les dessertes des transports publics, de réaliser la nouvelle gare d'Avry à proximité du nouveau CO et d'une partie de la zone commerciale de Matran, de gérer la question des places de parcs aux abords de la zone commerciale, de se poser la question de l'extension perpétuelle de ces zones commerciales.

En conséquence, nous approuvons, à l'unanimité, les réponses du Conseil d'Etat sur les autres questions soulevées par nos collègues Bourgeois et Brönnimann. Nous lui demandons de se livrer à une étude fouillée de la jonction de Matran, en tenant compte non seulement de l'aménagement routier, mais de l'aménagement du territoire, des problèmes de la mobilité, ainsi que de l'impact de diverses solutions proposées sur le paysage et sur la qualité de vie.

Godel Georges, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Le député Jacques Bourgeois a demandé d'établir un rapport détaillé au sujet de la gestion optimale du trafic routier sur les axes Payerne-Fribourg et Romont-Fribourg, ceci en complément des études prévues dans le message N° 293, le but étant de prendre en considération la situation actuelle et future du trafic sur les axes routiers, sur les axes concernés.

Je rappelle ici que sur ces deux axes, qui sont prioritaires au sens de la loi sur les routes et selon le plan du réseau routier cantonal sur ces deux axes, un concept d'aménagement existe déjà, conformément aux standards fixés. Sur ces deux axes, les études existent et se poursuivent progressivement.

En ce qui concerne le cas précis de Prez-vers-Noréaz, le 2 novembre 1996, le Grand Conseil, a accepté le décret relatif à l'ouverture d'un crédit où est prévu dans la liste indicative, la route d'évitement de Prez-vers-Noréaz. Les montants prévus seront engagés entre 2008 et 2011 et en cela, on répond aussi à la question de M. le Député Brönnimann.

Une des remarques du député Jacques Bourgeois, était d'activer ces études, de les faire plus vite que pour 2011, sur deux ans. J'y reviendrai tout à l'heure par rapport à l'ensemble des problèmes. Le montant prévu

servira à l'élaboration d'une étude qui permettra de décider de l'opportunité et c'est cela qui est important, et si la réponse est positive, on pourra dès lors planifier les travaux nécessaires pour ce contournement, si l'étude d'opportunité démontre qu'il faut faire quelque chose. Cette démarche et j'insiste là-dessus est basée sur un concept et c'est à chaque fois l'examen de l'opportunité qui est analysée par les services selon les critères clairement définis. Je rappelle, en ce qui concerne Marly-Posieux, que le Grand Conseil a voté l'année dernière un crédit d'études, mais dans un premier temps, les services étudient l'opportunité de le faire, le mandat a déjà été donné pour voir si l'opportunité est réelle ou pas. Lorsque les études démontrent clairement qu'il est souhaitable de réaliser un contournement ou une amélioration, parce que ce n'est pas toujours un contournement, il faut mettre les moyens à disposition pour réaliser les investissements programmés. A cet effet, permettez-moi de signaler que nous avons un certain nombre de projets qui sont au stade de réalisations ou d'avant-projets. Permettez-moi de vous en donner quelques exemples. Comme vous le savez, on ne va pas refaire la genèse de la H189, mais cela fait partie des projets qui sont en voie de réalisation, nous devons d'ici à une année, cela veut dire à la fin 2008, démarrer avec le pont de la Poya, projet qui est dans le programme urgent au niveau du crédit d'infrastructure, au niveau fédéral. Nous avons bien sûr d'autres objets, notamment les carrefours dangereux, que le Grand Conseil a adoptés l'année dernière; nous avons un crédit pour lutter contre le bruit que je devrai présenter assez rapidement avec une modification de la loi, nous avons aussi les quarante tonnes où là aussi nous devons intervenir.

Par rapport, à ces éléments-là, il faut bien mettre les moyens à disposition. Donc la liste, que je viens de vous citer, est très exhaustive, mais si l'on va dans le détail il y a encore beaucoup d'autres éléments, mais encore faut-il avoir les moyens à disposition. Les coûts, d'une manière générale, sont en augmentation, puisque nous devons prendre à juste titre encore davantage que par le passé les aspects environnementaux. Quand je dis «environnementaux», j'entends bien sûr le bruit d'une part, mais aussi toute la problématique de l'eau. Vous avez pu constater avec l'évolution du climat, que nous devons également investir pour éviter que l'on charge trop les ruisseaux, trop rapidement et là, cela amène des coûts supplémentaires. Tout cela pour vous dire que les budgets que nous avons à disposition ne sont pas extensibles à l'infini. Si ces dernières années, je le précise, nous avions un ordre de grandeur de 23 millions à charge de l'Etat pour l'ensemble des travaux routiers, à l'avenir je peux vous informer que nous aurons légèrement plus. Cela se situe pour la législature entre 25,8 et 29,5 millions par année.

Donc c'est bien de dire qu'il faut faire des études et je suis tout à fait d'accord de les faire, mais lorsqu'on dit qu'il faut réaliser, à un moment donné il faut voir quelles sont les possibilités au niveau financier. Dans mon esprit, et je crois qu'il en va de même pour le Conseil d'Etat et vous en conviendrez aussi avec moi, nous devons fixer des priorités. Mais ces priorités doivent être définies selon les régions pour desservir ces dernières en fonction des exigences routières. Lorsque

je parle de projets, j'ai parlé de Marly-Posieux, mais il y a aussi le contournement de Guin. Ce sont tous des éléments qui font que l'on ne pourra pas tout réaliser en même temps, il faut être clair. Je le dis précisément pour cette législature. Si des études peuvent être entreprises au sujet de l'objet cité et de la question posée, de la demande exprimée du député Bourgeois, rien ne pourra être entrepris lors de cette législature, mais ce sera pour la législature suivante.

Donc quand vous faites des études en 2008 ou 2009, en sachant pertinemment que les travaux n'interviendront pas avant 2013, c'est un petit peu dangereux. Il faut procéder à la pesée des intérêts. Personnellement, je défends l'idée de pouvoir suivre ultérieurement pour éviter que les études ne retombent par la suite ou qu'elles ne soient plus crédibles, plus dans le trend de l'évolution du dossier ou qu'elles ne répondent plus aux exigences le moment venu. Donc je ne vais pas vous faire de promesses, en l'état, nous examinerons la situation.

Par rapport aux remarques, questions qui ont été posées pour l'étude en 2008–2011, j'ai déjà répondu.

En ce qui concerne les critères, je peux répondre par l'affirmatif; oui, il y a une prise en compte, mais je ne peux pas donner les détails car je ne les connais pas. J'aurai l'occasion des les expliquer au député Jacques Bourgeois, hors séance. A ma connaissance il y a une pondération, mais je ne peux pas vous donner exactement le poids de cette pondération.

En ce qui concerne l'aménagement de feux, là aussi c'est une difficulté, lorsque vous avez des carrefours ou des ronds-points où à un moment donné il y a une surcharge de trafic. Le cas cité de Matran, eh bien je le connais, puisque j'y passe à de nombreuses reprises. Il faut admettre que nous avons un problème, mais non seulement ici.

Pour ce qui est de l'aménagement du territoire, effectivement nous devons prendre aussi cet élément dans l'analyse des solutions et je peux vous dire que le Conseil d'Etat a, hier, décidé d'un plan de mesures qui est déjà prévu dans le plan directeur cantonal. Nous devons adapter le plan directeur cantonal et dans ce plan de mesures, il y a notamment ces problèmes d'évolution du nombre de véhicules dans la planification d'aménagement du territoire.

On a aussi évoqué le fait que certaines communes ne souhaitent plus avoir de grandes surfaces commerciales sur leur territoire. Or dans cette planification, dans ce plan de mesures, nous devons en tenir compte. Cela signifie que des études doivent être réalisées pour voir lorsqu'on planifie des centres commerciaux, la capacité des routes est suffisante pour pouvoir absorber une nouvelle charge de trafic. C'est un élément extrêmement important dans la planification routière, d'une part, mais aussi dans la planification de l'aménagement du territoire, d'autre part que nous devons aussi prendre en considération.

Cela a également été soulevé par M. le Député Olivier Suter, et quand il parle de la qualité de vie, j'estime que nous en tenons compte, notamment au niveau du bruit, cela me paraît important.

Voilà dans les grandes lignes, j'espère avoir répondu dans la mesure de mes possibilités aux questions qui ont été posées. Je vous rappelle encore une fois que

cette planification est en constante évolution, ce pour répondre aux objectifs qui sont fixés d'une part avec l'aménagement du territoire, dans l'objectif d'un développement économique, mais aussi d'autre part, pour respecter une certaine qualité de vie.

Dans ce sens, je vous demande d'accepter ce postulat, plus précisément ce rapport dans le sens que je viens de citer.

– Au vote, la prise en considération de ce postulat est acceptée par 86 voix contre 0. Il y a 5 abstentions.

Ont voté oui:

Ackermann (SC, PDC/CVP), Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), André (GR, PDC/CVP), Badoud (GR, PLR/FDP), Bapst (SE, PDC/CVP), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Boschung M. (SE, PDC/CVP), Bourgeois (SC, PLR/FDP), Bourgue (VE, PDC/CVP), Brocard (SC, PDC/CVP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Buchmann (GL, PDC/CVP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Butt (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Collaud (BR, PDC/CVP), Colomb (BR, PDC/CVP), Cotting (SC, PLR/FDP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Roche (LA, ACG/MLB), de Eck (FV, PLR/FDP), D'écaillé (FV, UDC/SVP), Dorand (FV, PDC/CVP), Duc (BR, ACG/MLB), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Geinoz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Genoud (VE, UDC/SVP), Glardon (BR, PDC/CVP), Glaser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Gourma-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hunier (VE, PLR/FDP), Ith (LA, PLR/FDP), Jelk (FV, PS/SP), Jendly (SE, PDC/CVP), Kohner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kaolin-M (GR, PDC/CVP), Kelly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Kuenlin (SC, PLR/FDP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Losey (BR, UDC/SVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud (GR, PDC/CVP), Morel (GL, PS/SP), Page (GL, UDC/SVP), Peary C. (SC, UDC/SVP), Peary S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Rémy (GR, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Rime (GR, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet E. (SC, PDC/CVP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Singen (FV, PDC/CVP), Steiert (FV, PS/SP), Studer A. (SE, ACG/MLB), Studer T. (LA, PDC/CVP), Thälmann-B (LA, UDC/SVP), Thomet (SC, PS/SP), Thürler (GR, PLR/FDP), Tschopp (SE, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Vonlanthen (SE, PLR/FDP), Weber E. (SE, PDC/CVP), Zadory (BR, UDC/SVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 86.*

Se sont abstenus:

Hänni-F (LA, PS/SP), Schnyder (SC, PS/SP), Suter (SC, ACG/MLB), Weber-G M. (SE, ACG/MLB), Zurkinden (FV, ACG/MLB). *Total: 5.*

– La présente réponse vaut rapport.

Election

(Résultat du scrutin organisé en cours de séance)

Un juge suppléant près le Tribunal cantonal, à la suite de l'expiration des fonctions de M. Paul-Henri Steinauer, à la date du 21 novembre 2007

Le groupe démocrate-chrétien propose à sa propre succession M. Paul-Henri Steinauer.