

Etant donné votre réponse négative, qui nous est transmise, nous avons décidé de retirer, avec regrets, notre postulat.

**Godel Georges, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.** J'ai bien entendu les remarques qu'a faites M. le Député Gander. Mais, s'il était tellement convaincu, il ne devrait pas retirer ce postulat! J'aimerais simplement lui rappeler que la philosophie a changé. Vous savez que le concept de circulation de l'agglomération de Fribourg est différent. Il a été établi. Il est indiqué à la page 2, respectivement au début de la page 3. Je crois que la situation est claire. M. le Député, vous avez affirmé que «gouverner, c'est prévoir». Vous avez parfaitement raison et j'adopte cette philosophie! Mais gouverner, c'est prévoir, encore une fois, vous avez raison, mais c'est aussi de ne pas faire des promesses qu'on ne peut pas tenir! Concrètement, je suis opposé à faire des études dans tous les sens pour «faire bien dans le paysage» alors qu'on sait qu'on ne pourra pas tenir ses promesses. J'ai, dans mes services, un nombre impressionnant de postulats qui ont été acceptés – y compris des miens d'ailleurs – mais nous savons que nous n'aurons jamais les moyens de les réaliser. J'ai, chaque semaine, voire chaque mois, des syndics, des députés qui interviennent chez moi en disant: «Quand c'est que vous allez réaliser la route de contournement de Salvenach, de Kerzers, de Farvagny, de Vuisternens» – ça, c'est la mienne, avec le député Morand! Eh bien, concrètement, je vais donner une réponse à plusieurs postulats! Je vous le dis déjà, je ne pourrai pas satisfaire tout le monde mais nous allons présenter une conceptions globale en 2011 sur ce qu'on va faire dans ce canton. Faire des promesses d'étudier et dépenser pour des études, ce n'est pas l'objectif. L'objectif, c'est d'avoir un concept global sur l'ensemble du canton et une fois que nous aurons ce concept global, on définira les priorités de réalisation en fonction des moyens financiers de l'Etat.

– Le postulat est retiré par ses auteurs. Cet objet est ainsi liquidé.

### **Postulat P2047.09 Christian Ducotterd/ Charles de Reyff**

**(concept global des transports publics dans l'agglomération fribourgeoise)<sup>1</sup>**

#### **Prise en considération**

**Ducotterd Christian (PDC/CVP, SC).** Notre canton possède un réseau ferroviaire qui doit être amélioré, tant au niveau des infrastructures que des cadences, afin de rester concurrentiel et même devenir plus attractif que la mobilité motorisée individuelle entre la capitale et ses pôles économiques cantonaux. La mise en place d'un réseau express régional (RER) permet-

trait d'atteindre le but d'une meilleure desserte ferroviaire à terme. Un accent particulier doit être mis sur les infrastructures ferroviaires liant les différentes villes à notre canton et à sa capitale. Un engagement ferme des collectivités publiques devra être fourni à la Confédération afin de bénéficier de subventions fédérales conséquentes dans le cadre du fonds fédéral pour les infrastructures.

Pour l'agglomération de Fribourg, nous relevons de nombreux objets qui sont en projet ou qui sont déjà intégrés dans le plan existant. D'autres devraient être étudiés. Nous notons par exemple:

- le RER fribourgeois;
- le dédoublement de la voie ferroviaire entre Givisiez et Fribourg, qui permettrait d'augmenter considérablement la cadence des trains en provenance et en destination de Payerne–Yverdon ainsi que de Morat–Neuchâtel;
- le déplacement de la halte de Givisiez dans le secteur de la Faye;
- la construction d'une halte de Granges–Paccot, secteur Agy, qui permettrait aux utilisateurs en provenance du nord du canton de se rendre dans ce secteur sans passer par le centre-ville, ce qui rend l'utilisation du train fortement plus attrayante; ceci permettrait bien sûr aussi aux usagers provenant de cette région nord d'utiliser cette halte et pas uniquement des trains qui proviennent de Berne, étant donné qu'actuellement la première gare de Saint-Léonard est prévue sur le tronçon provenant de la Suisse alémanique;
- la construction d'une halte d'Avry, absolument nécessaire suite à la construction du cycle d'orientation de Sarine-Ouest ainsi que pour la population de la région; ceci est urgent à la suite de la construction de ce CO et avait déjà été promis lors de cette construction; il avait influencé bien sûr le choix de l'emplacement pour le CO à Avry;
- la mise sur pied d'un système de transport public efficace, en site propre, entre la gare de Fribourg et Marly.

Par ce postulat, nous demandons qu'une étude soit faite afin d'optimiser les transports publics entre les différentes régions du canton et sa capitale. Le rapport résultant du postulat doit permettre de contenir les différents éléments nécessaires à l'optimisation des transports publics dans un seul document et d'avoir une vue d'un ensemble cohérent et ainsi d'éviter de travailler au coup par coup.

Les agglomérations doivent avoir un fort soutien de l'Etat pour pouvoir concrétiser ces projets importants pour le développement de notre canton. Un partenariat doit être établi entre ces entités. Certaines constructions, sur le territoire de l'agglomération, concernent prioritairement le canton car les usagers proviennent de tout le territoire cantonal.

Nous demandons de relever les différents moyens techniques ou financiers que peut apporter l'Etat aux agglomérations de Fribourg et de Bulle afin qu'elles

<sup>1</sup> Déposé et développé le 11 février 2009, BGC p. 369; réponse du Conseil d'Etat le 1<sup>er</sup> septembre 2009, BGC p. 1803.

puissent bénéficier de subventions fédérales pour réaliser les infrastructures manquantes telles que développées précédemment. L'étude devrait permettre de définir les responsabilités concernant les différentes infrastructures nécessaires ainsi que le mode de financement pour chacune d'elles. Il ne faut pas se limiter à un état des lieux, comme exprimé dans la réponse du Conseil d'Etat, mais bien plus à la description de la vision du canton en matière de développement des transports publics, vision qui pourrait déjà trouver quelque concrétisation par le biais d'une liste de projets à l'étude ou en cours de réalisation.

Mesdames et Messieurs, la Confédération a rejeté, à juste titre, le projet d'agglomération de Fribourg en refusant toutes subventions fédérales autres que celle pour le pont de la Poya car les transports publics n'ont pas été suffisamment pris en compte! Il est essentiel de ne plus prendre de retard dans les moyens de transports publics performants, rapides et non polluants pour le bien-être de notre population et de notre économie. Pour ce faire, notre canton doit être proactif.

**Binz Joseph (UDC/SVP, SE).** Die SVP-Fraktion hat das Postulat Christian Ducotterd/Charles de Reyff über das Gesamtkonzept des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Freiburg studiert und nimmt folgendermassen Stellung: Im Kanton gibt es zur Zeit zwei regionale Verkehrsverbände. Unseres Erachtens sind die Aufbauarbeiten für die Agglomeration Freiburg im Gange und noch nicht allzu weit fortgeschritten. Wir sind der Meinung, dass vorab die Agglomeration jetzt ihre Hausaufgaben, die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts des Öffentlichen Verkehrs, angehen sollte – in Zusammenarbeit mit dem Kanton. Wie weit die Agglomeration Bulle MOBUL ihre Arbeit erledigt, ist uns nicht bekannt. Wir sind derselben Meinung wie der Staatsrat, dass diese Verkehrsverbände auch in Zukunft die Führungsrolle bei der Lösung von Verkehrsproblemen auf ihren Gebieten behalten sollten. Im Sinne des Staatsrates wird unsere Fraktion diesem Postulat mehrheitlich zustimmen.

**Bulliard Christine (PDC/CVP, SE).** Dans le postulat déposé en février de cette année, les députés Ducotterd et de Reyff demandent une étude qui a pour but d'optimiser les transports publics entre les différentes régions du canton et sa capitale, Fribourg. Ils demandent ainsi de réunir dans un seul document tous les éléments nécessaires qui permettent une vue d'ensemble cohérente. Un plan avec les délais de réalisation devra être le moyen du Conseil d'Etat, des communes et des communautés de transport pour coordonner au mieux leurs actions.

Le groupe démocrate-chrétien a étudié ce postulat avec intérêt et fait les remarques suivantes. La position stratégique de notre canton, à cheval sur les frontières linguistiques et à proximité des capitales bernoise et lausannoise, est un atout pour la poursuite de son rayonnement et son développement. L'attractivité économique et sociale passe par la mise en place d'un réseau de transports publics performant. La démographie pour la prochaine décennie étant en forte augmentation nous indique clairement que notre réseau des transports

publics doit être renforcé, amélioré. En d'autres mots, il doit devenir plus attractif que la mobilité motorisée individuelle!

In seiner Antwort hält der Staatsrat Folgendes fest: Das Verkehrsgesetz vom September 1994 legt die Ziele des Staatsrates für den Verkehr fest. Ein breit gefächertes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel soll zur Verfügung stehen. Dieses soll mit den Zielen des Umweltschutzes und der Raumplanung koordiniert werden. Der Verkehrsplan hat die Aufgabe, den Verkehr im Kanton zu koordinieren. Dieser wurde im März 2006 verabschiedet. Auf regionaler Ebene gibt es zwei Verkehrsverbände mit dem Ziel, in einem bestimmten Gebiet verkehrstechnische Probleme zu lösen. Der Staatsrat will diesen Verbänden auch in Zukunft die Führungsrolle bei der Lösung von Verkehrsproblemen geben. Wir erwarten vom Staatsrat ein waches, ein begleitendes und ein kontrollierendes Auge.

Au niveau cantonal, la mise en place d'un réseau express régional fribourgeois est visée et devrait permettre une meilleure desserte ferroviaire. Des accès rapides avec les bonnes correspondances pour Berne, Lausanne et Neuchâtel devront être garantis. La coordination avec le projet de l'agglomération est assurée.

Le groupe démocrate-chrétien partage entièrement le souci des postulants car c'est en misant sur les transports publics, en les améliorant et en les coordonnant que l'on peut, petit à petit, contribuer à sauvegarder notre environnement.

Wir alle sind Passagiere an Bord des Schiffes Erde und wir dürfen nicht zulassen, dass es zerstört wird. Denn: «Eine zweite Arche Noah gibt es nicht!», so Gorbatschow.

Le groupe démocrate-chrétien se réjouit pour le rapport, rapport qui, clairement, devra nous faire part d'une vision par rapport aux projets en vue et non seulement nous livrer un état des lieux.

Avec ces remarques, nous acceptons ce postulat et vous demandons d'en faire de même.

**Rime Nicolas (PS/SP, GR).** Le groupe socialiste a pris connaissance avec intérêt du postulat de nos collègues Ducotterd et De Reyff. Dans les agglomérations constituées à ce jour, à savoir Bulle et Fribourg, les transports publics intérieurs ne sont plus de la responsabilité du canton. Cependant, la mise en réseau de nos principales villes et des différentes communautés régionales est bel et bien du ressort de l'Etat. Notre groupe soutiendra à l'unanimité ce postulat et attend avec impatience le rapport du Conseil d'Etat, en cas d'acceptation par le Grand Conseil. Il ne fait nul doute que les conclusions de ce rapport donneront tous les éléments à ce Grand Conseil pour soutenir les deux mandats que j'ai déposés avec mes collègues de groupe, le premier pour la liaison RER Bulle-Fribourg dans les plus brefs délais et le deuxième pour le développement général d'un réseau cantonal RER.

**Mutter Christa (ACG/MLB, FV).** Le groupe Alliance centre gauche soutiendra ce postulat dans son sens initial. Il y a une bonne demi-heure, M. Godel a annoncé qu'il allait déposer un concept routier pour tout le canton en 2011. Donc, côté routes, avec le volontarisme

usuel de M. Godel, on ne doute pas que le Conseil d'Etat va proposer ce concept et le réaliser. Une demi-heure plus tard, nous sommes face à un postulat qui demande un concept que pour l'agglomération et que voit-on comme réponse, le Conseil d'Etat propose tout juste de répondre à des questions que les postulants, à mon avis, n'avaient même pas posées. Mais il refuse d'exécuter ce concept, tout en acceptant le postulat sur le principe, car il veut laisser ce travail aux communautés régionales de transport existantes. Donc c'est un rôle de coordinateur, qui est pourtant hautement nécessaire dans l'agglomération de Fribourg, que l'Etat se refuse de jouer. Nous voyons aujourd'hui, et nous l'avons vu dans le projet d'agglomération qui était déjà mentionné, que le côté transports publics n'est pas coordonné ni développé dans l'agglomération et que l'agglomération toute fraîche n'est pas en mesure de remplir ce rôle actuellement. D'ailleurs de la LATeC, que nous venons de voter, il ressort très clairement que le volet financier, donc le volet décisif, est de toute façon du ressort du canton. Le Conseil d'Etat se borne à se référer au plan cantonal des transports de 2006. Ce document est assez inutilisable en la matière, car du volet transports publics du plan cantonal des transports transpire le même esprit de passivité et d'immobilisme que nous voyons aujourd'hui dans cette même réponse du Conseil d'Etat. Par exemple, il préconise que les transports publics dans le canton devraient garder la même part modale, la même part dans la mobilité totale qu'en 2000. Ce document était déjà dépassé lors de sa publication et il n'a pas été révisé depuis. Par exemple, pour la desserte des écoles et des hôpitaux, il propose une desserte en classe D, 4e catégorie. On voit notamment ce que ça donne dans les hôpitaux de Tavel et de Riaz. Et aujourd'hui, je dois dire qu'une bonne partie de l'offre des transports publics dépasse déjà ce qui est formulé comme but dans ce plan cantonal des transports. Donc il faut enfin adapter ce document et ne pas s'y référer comme à quelque chose d'historique. Concrètement, que se passe-t-il dans l'agglomération? Le nouvel architecte de ville est entré en fonction en novembre 2008. Il a tout de suite vu que pour la zone de St-Léonard, il y avait un gros projet routier, un élargissement de route, plusieurs projets éditaires pour les sportifs, ainsi que des projets concurrents de plusieurs entreprises de transports publics dans la zone, qui n'étaient pas coordonnés et qui étaient en partie incompatibles. Il n'y avait ni le Service des ponts et chaussées, ni le Service cantonal des transports, ni les entreprises de transport, ni les différents services de la ville et surtout pas l'agglomération, qui avaient pris en main ce problème. Donc aujourd'hui, c'est le nouvel architecte de ville qui a convoqué un groupe de travail qui s'occupe de cette question et qui concocte une solution pour le passage du projet routier du pont de la Poya. Pour le développement des transports publics et pour avoir un réel futur, nous ne pouvons pas compter sur un personnage qui se rend, peut-être, compte du problème et qui prend la coordination en main. Nous devons avoir une instance qui nous propose vraiment un concept cohérent et cette instance, à mon avis, devrait être le canton, comme c'est d'ailleurs le cas dans d'autres cantons.

Donc, pour donner une chance aux transports publics dans l'agglomération de Fribourg et j'espère aussi au-delà, je vous invite à soutenir ce postulat dans son sens initial.

**de Weck Antoinette (PLR/FDP, FV).** Ce postulat et sa réponse soulèvent quelques interrogations. Le titre du postulat ne correspond pas à son contenu et la réponse du Conseil d'Etat ne correspond pas à la demande. Dans ce désordre, le groupe libéral-radical a quand même trouvé quelque chose à sauver, à savoir les liens qu'il faut créer entre l'agglomération de Fribourg et les régions périphériques du canton.

L'agglomération de Fribourg a le devoir de jouer la locomotive du canton mais une locomotive qui part toute seule n'a pas de sens; il faut qu'elle entraîne tous les wagons.

C'est dans ce sens que le groupe libéral-radical acceptera le transfert de ce postulat pour étude. On ose espérer qu'au moment de sa réponse, le Conseil d'Etat pourra nous annoncer la mise en place du RER, qui reliera non seulement les districts à la capitale mais au monde entier!

**Etter Heinz (PLR/FDP, LA).** Ich persönlich werde das Postulat unterstützen, erlaube mir aber eine Bemerkung: Wir diskutieren seit Jahren über die Postautoverbindungen Murten–Düdingen und Kerzers–Düdingen. Leider gibt es zwei Anbieter, die diese Linien betreiben. Ich möchte in Zusammenhang mit diesem Postulat darum bitten, den Kunden in den Mittelpunkt zu stellen, damit nicht auf dem Buckel des Konsumenten ein Krieg zwischen zwei Transportunternehmen ausgetragen wird. Ich denke, es wäre an der Zeit, ein Machtwort zu sprechen. Dieses ginge in die Richtung von Kollegin Mutter, die sagt, es muss eine Stelle sein, die befiehlt und nicht ein Transportunternehmen. Ich bitte Sie, Herr Staatsrat, dies so zur Kenntnis zu nehmen.

**Vonlanthen Beat, Directeur de l'économie et de l'emploi.** Ich danke den verschiedenen Intervenienten für ihre Stellungnahmen, die ich gerne zur Kenntnis nehme und auch im Hinblick auf die Erarbeitung des Berichts entsprechend berücksichtigen werde.

J'aimerais faire deux ou trois remarques générales. Tout d'abord, le Conseil d'Etat a mis en place une stratégie claire d'encouragement des transports publics depuis plusieurs années par la loi du 20 septembre 1994 sur les transports et également par le plan cantonal des transports de mars 2006 – il date de mars 2006 même si M<sup>me</sup> Mutter est d'avis qu'il doit être retravaillé. Il doit peut-être être adapté de temps à autre mais en tout cas il sert de base pour nos réflexions.

Les instruments sont donc en place. Dans son programme gouvernemental, le Conseil d'Etat définit en plus très clairement comment il doit – ou veut – concrétiser cette politique: «L'offre en transports publics sera développée de manière à améliorer l'intégration du canton dans le réseau ferroviaire national et international et à assurer à la population fribourgeoise une mobilité adéquate sur l'ensemble du territoire.»

Concrètement, en vue du renforcement de l'attractivité des transports publics, le Conseil d'Etat veut mettre en place un véritable réseau régional fribourgeois (RER) – dont on parle partout actuellement – mais je ne veux pas toujours mener des négociations. Le Conseil d'Etat a décidé de ne pas mener des négociations par médias interposés. Je peux vous dire que nous sommes sur une bonne voie pour réussir cette idée, ce projet de RER fribourgeois et nous sommes en étroite collaboration et en discussion avec les entreprises des transport impliquées.

Mais, et c'est mon deuxième point, ce n'est pas seulement au niveau conceptuel mais aussi au niveau financier que le Conseil d'Etat veut passer des paroles aux actes. Ainsi le budget de l'Etat dans les transports publics, c'est-à-dire pour l'exploitation du trafic régional voyageurs et pour les communautés régionales de transport et les investissements, a vu – et verra – le développement suivant. Il est très important! Pour le budget 2010, nous prévoyons une augmentation de 7%, pour le plan financier 2011, une augmentation de 11% et pour le plan financier 2012, 12%. Alors vous voyez que le Conseil d'Etat met un poids fort sur le développement des transports publics.

Le troisième point: Au niveau régional, le canton comprend actuellement deux communautés régionales, comme cela a été dit, l'agglomération... (*Interruption en raison du bruit dans la salle*). Le postulat porte le titre, cela a été dit de manière très claire, «Concept global des transports publics dans l'agglomération de Fribourg». J'aimerais vous citer l'article 17 de la loi sur les transports qui dit sur le principe des communautés régionales des transports: «Ils peuvent être créés en vue de résoudre dans un périmètre déterminé les problèmes liés aux transports.» Alors les communautés régionales de transport doivent jouer le rôle de leader dans la résolution des problèmes de transport dans leurs périmètres respectifs. Le Conseil d'Etat est bien d'accord de jouer un rôle de coordinateur mais la première responsabilité est quand même à l'agglomération, respectivement à la communauté Mobul.

Avec ces quelques considérations, je veux vous dire encore une fois que le Conseil d'Etat accepte le postulat. Il vous prie de l'accepter et il vous donnera un rapport dans le délai légal.

– Au vote, la prise en considération de cette ce postulat est acceptée par 89 voix contre 1. Il y a 2 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), Beyeler (SE, ACG/MLB), Binz (SE, UDC/SVP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Boschung M. (SE, PDC/CVP), Bourgknecht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard J. (SC, PDC/CVP), Brodard V. (GL, PS/SP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Burgener (FV, PS/SP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Bussard (GR, PDC/CVP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Clément (FV, PS/SP), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Corminboeuf (BR, PS/SP), Crausaz (SC, PDC/CVP), de Reyff (FV, PDC/CVP), de Roche (LA, ACG/MLB), de Weck (FV, PLR/FDP), Duc (BR, ACG/MLB), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel (SE, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Frossard (GR, UDC/SVP), Fürst

(LA, PS/SP), Gander (FV, UDC/SVP), Ganiotz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Genoud (VE, UDC/SVP), Girard (GR, PS/SP), Glauser (GL, PLR/FDP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud E. (GR, PDC/CVP), Menoud Y. (GR, PDC/CVP), Morand (GR, PLR/FDP), Mutter (FV, ACG/MLB), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Piller V. (BR, PS/SP), Repond (GR, PS/SP), Rey (FV, ACG/MLB), Rime (GR, PS/SP), Romanens A. (VE, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Roubaty (SC, PS/SP), Savary (BR, PLR/FDP), Schnyder (SC, PS/SP), Schoenenweid (FV, PDC/CVP), Schorderet E. (SC, PDC/CVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV, PDC/CVP), Stempfél (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, ), Studer T. (LA, PDC/CVP), Suter (SC, ACG/MLB), Thalman-B (LA, UDC/SVP), Thévoz (FV, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP), Tschopp (SE, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Wicht (SC, PLR/FDP), Zürcher (LA, UDC/SVP). Total: 89.

A voté non:

Cotting (SC, PLR/FDP). Total: 1.

Se sont abstenus:

Bachmann (BR, PLR/FDP), Feldmann (LA, PLR/FDP). Total: 2.

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

## Postulat P2050.09 Jean-Daniel Wicht/André Ackermann (Contrôle des coûts et des prestations des entreprises de transports publics)<sup>1</sup>

*Prise en considération*

**Ackermann André** (PDC/CVP, SC). Tout d'abord, avec mon collègue Jean-Daniel Wicht, je tiens à remercier le Conseil d'Etat pour sa réponse et pour sa proposition d'acceptation de notre postulat. Le rapport qui sera établi permettra de répondre aux questions posées dans notre intervention parlementaire. La question essentielle, comme le relève le Conseil d'Etat dans sa réponse, est liée pour les représentants de l'Etat dans le conseil d'administration des TPF à la difficile distinction entre le rôle de commanditaire de prestations et celui d'actionnaire de l'entreprise amené à fournir ces prestations.

Quelles positions doivent-ils défendre? Assurer avant tout la rentabilité de l'entreprise et privilégier les amortissements? Ou plutôt donner la priorité à des critères tels que les coûts de transport, coûts de transport aussi bas que possible pour promouvoir encore plus les transports publics. Le rapport sur notre postulat permettra de clarifier ou de préciser le rôle que doivent jouer les représentants de l'Etat dans le conseil d'administration des TPF. Avec mon collègue Jean-Daniel Wicht, je vous demande de soutenir ce postulat.

<sup>1</sup> Déposé et développé le 16 février 2009, BGC p. 371; réponse du Conseil d'Etat le 1<sup>er</sup> septembre 2009, BGC p. 1804.