

Décret 2023-DIME-38 Refinancement des TPF

Rapporteur-e:	Kolly Nicolas (<i>UDC/SVP, SC</i>)
Représentant-e du gouvernement:	Steiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement Castella Didier, Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts
Rapport/message:	06.07.2023 (<i>BGC octobre 2023, p. 3939</i>)
Préavis de la commission:	04.09.2023 (<i>BGC octobre 2023, p. 3962</i>)

Entrée en matière

Kolly Nicolas (*UDC/SVP, SC*). La commission parlementaire a examiné lors de deux séances le décret relatif à l'augmentation de la participation financière de l'Etat de Fribourg au capital-actions de la société Transports publics fribourgeois Holding S.A. Il s'agit d'une augmentation de 60 millions du capital-actions.

D'après le message du Conseil d'Etat et les explications données en commission, ce montant de 60 millions servira d'apport financier permettant les investissements futurs en lien avec la décarbonation des véhicules, à savoir très concrètement pour l'acquisition de bus circulant grâce à l'électricité ou à l'hydrogène. Le détail des investissements prévu avec ce financement est listé de manière relativement détaillé dans le message du Conseil d'Etat, je vous y renvoie.

Ce projet de décret a suscité un nombre important d'interrogations de la part des membres de la commission, notamment en lien avec la situation financière jugée préoccupante par certains membres de la commission de la société TPF Holding SA, mais aussi par rapport au nombre de cadres relativement importants ayant quitté l'entreprise ces dernières années.

Par rapport au décret à proprement parler, une partie de la commission a déploré l'absence de mesures climatiques claires et d'objectifs clairs des TPF. Une autre partie de la commission a relevé la situation précaire de la société, avec un endettement important, lequel va encore s'accroître par des investissements annoncés de plus de 500 millions par les TPF. Enfin, un nombre important de questions ont été déposées en commission en lien avec la faisabilité de l'électrification du matériel roulant des TPF. Concrètement, ces bus nécessitent une telle puissance électrique qu'il sera compliqué de les recharger tous en même temps. A cela s'ajoute que les pénuries annoncées d'électricité questionnent sur l'opportunité d'électrifier ces véhicules.

Le représentant du Conseil d'Etat, à savoir le commissaire Jean-François Steiert ainsi que le président du Conseil d'Etat, M. Castella, également président du conseil d'administration des TPF, se sont voulu rassurants. Ils ont apporté des explications par rapport à la situation financière de TPF Holding SA. Et les autres membres de la direction des TPF ont assuré aux membres de la commission qu'il n'y aurait pas de demande financière future pour un assainissement des TPF, en particulier de TPF IMMO.

Il est rappelé que la société Transports publics fribourgeois Holding SA est détenue à hauteur de 75,10 % par l'Etat de Fribourg, de 16,24 % par la Ville de Fribourg, de 5 % par les CFF et de 3,66 % par d'autres actionnaires minoritaires. La Ville de Fribourg a également accepté la recapitalisation, comme cela a été annoncé dans les médias, à condition que le canton l'accepte également. Du point de vue de la commission, il est important que les deux actionnaires institutionnels principaux, à savoir l'Etat de Fribourg et la Ville de Fribourg, participent à cette recapitalisation et donc à l'effort, ceci proportionnellement à leur actionnariat.

Enfin et s'agissant de l'utilisation de ces montants, tant les représentants du Conseil d'Etat que ceux de la société TPF qui ont participé à la seconde séance de commission ont expliqué que ces investissements seront échelonnés dans le temps, au fur et à mesure des avancées technologiques d'une part, mais surtout de l'adaptation du réseau électrique et de recharge d'autre part. Cela ne se fera pas à très court terme. Cependant ces investissements sont nécessaires au vu des objectifs de décarbonation voulus par le canton mais également par le Grand Conseil en lien avec l'acceptation de la loi sur le climat au mois de juin dernier. Il y a lieu de relever ici que ces investissements financiers importants pour décarboner le trafic de transports publics nécessiteront encore des investissements et donc des emprunts financiers, lesquels se répercuteront sur les charges des TPF, lesquels devront être répercutés à leur tour et financés par les commanditaires, à savoir les collectivités publiques et les usagers. En d'autres termes, le coût des transports publics risque d'augmenter. Il s'agit là du prix à payer pour notre politique climatique visant à supprimer autant que possible les émissions de gaz à effet de serre.

En lien avec ces examens, la situation de la société TPF IMMO SA a également été évoquée en commission. La société Transports publics fribourgeois Holding SA détient la société TPF IMMO SA à hauteur de 83,84 % alors que le canton et la Caisse de pension de l'Etat de Fribourg détiennent chacun 8,08 %. La situation financière de TPF IMMO SA inquiète

également la commission parlementaire qui regrette que les investissements immobiliers ne soient pas encore rentables et ne permettent pas d'amener une plus-value financière en faveur de TPF Holding SA, et donc du financement des transports publics.

J'aimerais ajouter que l'affaire en lien avec l'octroi d'un mandat de gérance et une société genevoise a été postérieure à notre séance de commission et n'a donc pas été discutée en commission.

Avec ces considérants, je vous informe que la commission parlementaire a accepté d'entrer en matière sur le projet de décret qui lui a été soumis et vous recommande de l'accepter. Enfin, ce décret est soumis au référendum financier obligatoire et fera par conséquent l'objet d'une votation populaire.

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

Le Conseil d'Etat est représenté aujourd'hui par deux représentants: un de l'Etat commanditaire, l'autre de l'Etat propriétaire. Le Conseil d'Etat a fait un certain nombre de réflexions de principe sur la gouvernance des entreprises publiques et sur la répartition des responsabilités en fonction de ces réflexions. Raison pour laquelle mon collègue ici présent, M. Castella, est le représentant du Conseil d'Etat au conseil d'administration d'une entreprise qui appartient majoritairement au canton de Fribourg. Quant au représentant de la DIME, il est le représentant de l'Etat commanditaire. Ce sont deux intérêts qui sont souvent concordants, qui peuvent être parfois contradictoires, raison pour laquelle cela donne du sens d'avoir deux personnes. Cela est d'ailleurs imposé en ce qui concerne les transports publics par le droit fédéral.

Cette remarque liminaire étant faite, je rappelle que nous sommes un canton qui s'est fixé des objectifs climatiques ambitieux, que ces objectifs climatiques doivent être déclinés dans les différents domaines concernés et que les transports sont un des domaines importants de notre politique climatique.

En termes de transports, le canton de Fribourg a une part modale de transports individuels motorisés particulièrement élevée en moyenne suisse, ce qui occasionne des émissions de CO₂ particulièrement élevées aussi pour ce secteur-là en moyenne suisse. Nous avons donc, pour voir positivement les choses, une possibilité de rattrapage ou un potentiel de rattrapage plus solide que d'autres cantons en la matière. Mais pour le saisir, on ne peut pas simplement regarder les choses passer, il faut investir. Nous sommes par ailleurs dans une situation de démographie en augmentation. Le canton de Fribourg reste, sur les dernières décennies, le canton qui a eu la plus forte augmentation démographique de tous les cantons de Suisse. Et nous allons rester dans le trio de tête d'après les perspectives de l'Office fédéral de la statistique pour les années à venir. Nous avons donc, d'une part, plus de personnes dont nous souhaitons par ailleurs qu'elles utilisent plus souvent les transports publics, ce qui signifie que nous avons deux facteurs pour déterminer une croissance de l'offre en transports publics. Ensuite, sur la demande, ou sur les compagnies qui peuvent l'offrir, nous avons la chance d'avoir une compagnie qui nous appartient majoritairement – ce n'est pas le cas de tous les cantons, dont certains ont des compagnies, essentiellement une compagnie, dont le siège est relativement loin de leur canton. Et c'est toujours plus difficile d'aller négocier avec une compagnie dont le siège est très éloigné lorsqu'on veut des offres complémentaires, des optimisations d'offres tant en termes de fréquence, de cadence, de vitesse mais aussi de desserte, notamment dans les régions périphériques. Avec les TPF dans notre canton, qui nous appartiennent, on a un partenaire. Ce n'est pas que ce soit toujours tout simple – c'est normal qu'il y ait des choses dialectiques –, mais avoir un partenaire qui connaît le canton, qui sait pourquoi on lui demande des choses, et dans un canton qui veut aussi doter sérieusement et solidement ses régions périphériques d'une meilleure offre en transports publics, c'est un atout non négligeable. Ceci étant, cela signifie aussi que nous devons donner les moyens à notre compagnie qui assure une majorité de l'offre en transports publics du canton. Notre compagnie doit donc disposer d'une couverture en capital suffisamment solide pour pouvoir prester ce que nous lui demandons.

Un petit rappel sur la structure de l'entreprise. Nous avons une entreprise qui est TPF Holding, qui chapeaute notamment TPF TRAFIC, TPF INFRA et TPF IMMO. Je rappelle que les montants dont nous parlons aujourd'hui – cela a été discuté aux séances de la CFG et de la commission ad hoc – ne concernent que les activités de TPF TRAFIC. C'est-à-dire que nous investissons de l'argent qui est destiné non pas à des activités immobilières ni à des activités infrastructurelles, mais exclusivement à des activités liées au trafic.

Peut-être un petit rappel encore des principes de financement. Les prestations de transports publics sont commandées et indemnisées par les collectivités publiques. L'Office fédéral des transports détermine par des règles méticuleuses ce qui peut ou non être répercuté sur les indemnités versées par les cantons. On nous a posé la question d'une modification des durées d'amortissement pour éviter la recapitalisation. Une durée d'amortissement, si elle était plus courte, augmenterait artificiellement les coûts à la charge des collectivités publiques. Ni le canton, ni les communes n'ont donc un intérêt à les réduire. Nous ne pouvons par contre pas les augmenter de manière indéterminée.

Petit rappel aussi: les TPF exploitent actuellement 99 lignes de trafic régional de voyageurs et de trafic local. Les lignes restantes, essentiellement par Car postal et par quelques petites compagnies, sont d'une importance secondaire dans notre canton.

Elément complémentaire: les activités que nous avons choisi de faire refinancer par la recapitalisation des TPF sont premièrement en lien direct avec les propos liminaires, c'est-à-dire la politique climatique. Nous avons aujourd'hui deux raisons d'investir et de soutenir les TPF dans la décarbonation de leur flotte. Dans un premier temps, les flottes urbaines – on est plus rapide et plus efficace par des bus électriques, avec un potentiel important de réduction de parts en CO₂ –, puis, dans un deuxième temps, les lignes périphériques avec des technologies qui sont encore ouvertes – on dispose de bus électriques, il y a des technologies de bus à hydrogène qui sont en discussion... Mais les choses doivent se faire par étape. Et le meilleur rapport coût-efficacité, dans un premier temps, se fait sur les lignes urbaines. La deuxième raison de faire cela: le trafic régional voyageurs est cofinancé par la Confédération; si on compte donc sur les effets bénéfiques d'une recapitalisation pour les coûts annuels refacturés au canton commanditaire, il faut essayer de veiller à ce que ces choses soient faites dans des domaines où la Confédération n'est pas cofinanceuse, sinon elle profite aussi de notre recapitalisation, ce qui n'est pas le but premier dans une vision un peu plus étroite financière des choses. Raison pour laquelle les priorités ont été mises premièrement sur les éléments de trafic local pour la décarbonation – le trafic local étant payé par le canton et les communautés concernées. Là aussi on nous a dit que cela concerne essentiellement l'agglomération de Bulle et l'agglomération de Fribourg. Ce n'est plus le cas aujourd'hui avec la nouvelle loi sur la mobilité: nous avons, dans tous les districts, les communes les plus importantes qui nous ont demandé – des fois formellement, des fois d'une manière informelle dans un premier temps – de pouvoir bénéficier des nouvelles formes de cofinancement du trafic local. Cela vaut notamment pour Morat, pour Estavayer ou pour Romont, où nous avons des potentiels de trafic local qui, jusqu'à présent, n'étaient pas cofinancés. Et si nous investissons dans ce domaine-là, nous n'avons pas d'effet d'aubaine pour la Confédération en termes d'effet financier.

En ce qui concerne la question de la participation des autres actionnaires, le rapporteur, à juste titre, a évoqué le fait que le canton n'est pas actionnaire seul. Il y a l'actionnaire ville de Fribourg, qui a pris une première décision de principe par son Conseil communal puis par son Conseil général. Les CFF ont également montré une ouverture pour la recapitalisation. Le reste de l'actionnariat est réparti sur de très petits actionnaires qui ne sont pas entrés en ligne de compte pour la recapitalisation. Mais les trois principaux actionnaires sont en principe en ligne sur le principe pour la recapitalisation des TPF.

Auf diesen Grundlagen empfiehlt Ihnen der Staatsrat, seinem Antrag der Rekapitalisierung Folge zu leisten, selbstverständlich unter Vorbehalt der obligatorischen Abstimmung. Wir sind hier bei einem Betrag, der dem obligatorischen Referendum unterliegt und damit der Bevölkerung vorgelegt werden muss. Wir gehen davon aus, dass wir mit den 60 Millionen Franken erstens in den nächsten 10 Jahren zirka 14 Millionen Franken sparen werden, weil die Rekapitalisierung es ermöglicht, die Produkte etwas günstiger einzukaufen. Davon profitieren sowohl der Kanton als auch die Gemeinden über den gemeinsamen Topf. Das heisst, ein Teil der investierten 60 Millionen Franken kommt in den nächsten 10 Jahren direkt zurück, wenn man weiter in die Zukunft projiziert - viel weiter möchten wir nicht gehen.

Und ein Letztes: Wir haben ab 2026 die Aufhebung der Befreiung der Mineralölsteuer für den öffentlichen Verkehr, ebenfalls in Schritten. Wir gehen hier davon aus, dass wir etwas über 2 Millionen Franken zusätzliche Kosten haben werden, die nach und nach nicht mehr bezahlt werden müssen. Wenn wir unsere Flotte rascher, als das andere tun, dekarbonisieren, haben wir Einsparnisse bei der Mineralölsteuer, die ab 2026 als Zusatzkosten auftreten wird. Das ist ein zweiter Spareffekt, auch für die Körperschaften, sowohl für den Kanton als für die Gemeinden - alle Gemeinden über den gemeinsamen Topf und besonders die Gemeinden mit lokalem Verkehr für die Bereiche, wo es Lokal- oder Agglomerationsverkehr ist.

Insofern haben wir eine Operation - um zusammenzufassen -, die erstens dem Klima zuträglich ist. Wir sparen viele tausend Tonnen CO₂-Ausstösse jährlich. Zweitens haben wir auch finanziell eine Operation, die solide ist. Drittens geben wir unserer eigenen Transportgesellschaft, die für den Kanton strategisch wichtig ist, etwas mehr Luft. Es wurde gesagt, die Transportgesellschaft ist unterfinanziert. Das stimmt, wenn man sie vergleicht mit einer privaten Gesellschaft, die in einem anderen Bereich tätig ist als im öV. Wenn man die TPF vergleicht mit anderen Gesellschaften, die im gleichen Geschäftsbereich tätig sind, dann haben wir überall sehr tiefe Eigenkapitalanteile. Insofern ist die TPF kein Ausschere von der Kapitalstruktur her, wie wir sie haben, wenn wir sie vergleichen mit ähnlichen analogen, vergleichbaren Gesellschaften in der Schweiz. Aber sie haben mehr Wachstum vor sich als andere Gesellschaften und dazu brauchen sie eine Stärkung des Eigenkapitals.

Für eine starke TPF, fürs Klima, für die Dekarbonisierung empfiehlt Ihnen der Staatsrat, seinem Antrag Folge zu leisten.

Castella Didier, Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts. Très brièvement, je confirme évidemment les propos de mon collègue et j'aimerais ici profiter pour dire que, effectivement, nous sommes à un tournant important pour la mobilité de ce canton, et aussi pour l'avancement dans notre Plan climat si on veut décarboner cette flotte.

J'aimerais remercier tous ceux qui ont travaillé à ce message: la direction des TPF évidemment, le Service de la mobilité mais aussi – et j'aimerais ici le saluer – les deux commissions qui ont fait un important travail de fond. La commission ordinaire, par ses nombreuses et nécessaires questions, nous a permis de clarifier beaucoup de choses. On a vu aussi que la gouvernance est quelque chose de compliqué, avec une entreprise qui offre des services, une Confédération qui assure une

infrastructure nationale, les commanditaires que sont le canton et les deux agglos qui assurent du trafic régional et local. Les répartitions des tâches ne sont pas toujours bien comprises, c'est évidemment normal puisque c'est si complexe. Merci pour toutes ces questions qui ont été posées par les deux commissions. Je crois qu'on a pu rassurer sur la plupart des questions, qu'elles soient financières ou qu'elles soient en termes de gouvernance. Je ne peux donc que vous inviter à suivre le Conseil d'Etat et soutenir ce message.

Brodard Claude (*PLR/PVL/FDP/GLP, SC*). La Commission des finances et de gestion s'est réunie le 23 août 2023 pour l'examen de ce décret qui vise à augmenter la participation de l'Etat de Fribourg au capital-actions de TPF Holding SA d'un montant de 60 millions de francs. Une deuxième séance facultative a eu lieu le 30 août 2023 à la demande de certains membres de la CFG. Lors du vote qui a eu lieu le 23 août, la CFG, à la quasi-unanimité, accepte ce décret, valide la dépense de 60 millions, étant entendu que nous souhaitons que ce montant serve à la société TPF TRAFIC SA. Je crois qu'il faut le dire très clairement – et cela a été dit par le Conseil d'Etat: nous tenons à ce que ce montant soit investi dans cette société pour l'activité de trafic.

Collomb Eric (*Le Centre/Die Mitte, BR*). Je rapporte ici au nom du groupe Le Centre et je n'ai pas de lien d'intérêts particulier avec cet objet.

Autant le dire d'emblée, le groupe Le Centre se prononcera en faveur de ce projet de décret, mais je dois dire que notre groupe était vraiment partagé. Partagé par une certaine responsabilité politique et pas mal de scepticisme. Commençons par la responsabilité politique. Pourquoi une responsabilité politique? Parce le programme gouvernemental 2022-2026 décrit la politique de mobilité durable comme objectif principal pour garantir la réduction massive des émissions de CO₂ – c'est clair, on le sait tous. Et comme deuxième élément, la nouvelle loi sur la mobilité qui vise le transfert modal – les transports individuels motorisés vers la mobilité douce – et puis évidemment aussi la loi sur le climat et le plan Climat qui nous poussent aussi vers une réduction de nos émissions de CO₂ pour atteindre des objectifs en la matière. Evidemment pour concrétiser ce programme gouvernemental, cette loi sur la mobilité et cette loi sur le climat, il faut évidemment qu'on aille de l'avant et qu'on aille de l'avant aussi avec les TPF, qui doivent décarboner leur flotte de véhicules. Et les TPF ont besoin d'un apport en capital pour conserver une assise financière forte pour contenir la progression de leur endettement. C'est un fait, c'est la raison de la responsabilité politique, c'est pour ça que nous dirons oui à ce projet de décret.

Par contre, nous voulons tout de même souligner certains points qui ont été relevés au niveau de notre groupe, ces points qui amènent un certain scepticisme. Je m'explique: sur 585 millions – j'arrondis les centaines de milliers de francs – sur 585 millions, il n'y a selon nous que 53% des investissements qui permettront d'atteindre les objectifs fixés dans le Plan Climat, dans la loi sur la mobilité, dans le programme gouvernemental. Pourquoi seulement 53%? Eh bien dans ces 53%, il faut compter évidemment les bus et les trolleys électriques qui nous permettront de réduire le CO₂. A ceci il faut ajouter évidemment les bornes de recharge, parce que sans bornes de recharge on n'ira pas très loin. Tout ça, c'est 257 millions. A cela, il faut ajouter les plateformes de mobilité multimodale, c'est 20 millions – on aura alors moins de trajets avec les transports individuels motorisés, donc une économie de CO₂ – et puis les garages, pour 32 millions, parce qu'il y aura là certainement aussi des adaptations puisqu'on aura une mobilité différente, avec des motorisations électriques. Tout cela donne 309 millions, donc 53% de la dépense totale.

Maintenant le solde me direz-vous. Eh bien le solde, c'est 210 millions – donc 36% des investissements – pour le remplacement de 17 rames sur 18. Donc 210 millions qui n'amélioreront pas le bilan carbone puisqu'aujourd'hui déjà ces rames ne produisent pas de CO₂. Donc ces nouvelles rames qu'on achète 210 millions, ce n'est pas pour décarboner le parc, ça n'amènera aucune économie supplémentaire en CO₂.

Pour arriver aux 585 millions d'investissements, il reste encore 66 millions. Et qu'est-ce qu'on a dans ces 66 millions? Des bâtiments, la sécurité, l'informatique, les rénovations d'ateliers, des points de vente et des appareils de distribution. Jusqu'à preuve du contraire, avec ça, on ne va pas économiser de CO₂. On voit donc bien qu'on a vraiment 309 millions, oui c'est vrai, qui nous permettront d'économiser du CO₂. Mais on a quand même 276 millions qui ne nous permettront pas d'épargner du CO₂.

Deuxième élément – qui est venu au niveau du groupe, je dois le dire, de ma part, parce que je connais quand même assez bien la mobilité électrique – plutôt les véhicules électriques puisque notre société en a achetés deux, deux véhicules électriques qui nous donnent une déception extrême. Pourquoi une déception extrême? Parce qu'on nous a vendu des véhicules qui nous promettent 400 km alors qu'on en fait que 280. Donc effectivement, on voit qu'en termes de motorisation électrique, on n'est pas au top avec la technologie actuelle. Donc on aura aussi toute la problématique des recharges qui posera problème. C'est un véritable défi. Le directeur général des TPF nous a dit que ça fonctionnerait. Mais effectivement, de ce côté-là, on a quelques soucis. Ces inquiétudes, nous voulions quand même les partager avec vous. Malgré tout, c'est vraiment la responsabilité politique qui domine et le groupe Le Centre votera ce projet de décret et vous recommande d'en faire de même.

Peiry Stéphane (*UDC/SVP, FV*). En préambule, je précise – même si cela n'est pas un lien d'intérêts en soi – que j'étais membre de la commission parlementaire qui a traité ce décret et comme membre de la CFG je l'ai même doublement traité. Je m'exprime ici au nom du groupe de l'Union démocratique du centre.

Le décret relatif à la recapitalisation des TPF fait d'abord un plaidoyer de la politique de mobilité durable du canton et de la décarbonation du matériel roulant des TPF. En disant cela, je n'en fais pas une critique en soi, je constate simplement que l'emballage du décret est soigné. Les questions surviennent lorsqu'on évoque la situation financière des TPF. A ce sujet, le message est pour le moins économe. On présente les comptes des TPF en quatre lignes, au haut de la page 6 du message. Pour s'en faire une idée précise, il faut aller sur le site internet des TPF et lire les rapports de gestion et les comptes, dont les derniers disponibles remontent bien sûr au 31 décembre 2022. Sans vouloir vous inonder de chiffres, il est quand même utile de savoir que le groupe TPF – et je parle ici des comptes consolidés – présente au 31 décembre 2022 des dettes envers des tiers pour un total de 582 millions. Les fonds propres se chiffrent à 174 millions, ce qui représente 23% du total du bilan. En contrepartie, à l'actif, nous avons des actifs immobilisés pour 551 millions, amortis à raison d'un tiers par rapport à leur valeur d'acquisition. Les comptes de résultat 2022 montrent un bénéfice de 5,3 millions, mais surtout grâce à des produits extraordinaires pour 4,4 millions. Les comptes 2021 quant à eux présentaient une perte de 10,3 millions. TPF IMMO SA, qu'on nous avait présenté en 2014 lors de la restructuration du groupe comme "la vache à lait du groupe", a quant à elle fait une perte de 3 millions aux comptes 2022. Le décret qui nous est soumis nous demande une recapitalisation de 60 millions de la part de l'Etat pour financer très partiellement des investissements à hauteur de 585 millions.

Tous ces chiffres pour vous dire que, quand vous les mettez en perspective, il y a de bonnes raisons d'interpeler le Conseil d'Etat, respectivement les représentants des TPF, sur la situation financière du groupe. J'ai pour ma part demandé qu'un plan financier nous soit soumis, comme une banque le demanderait à une entreprise sollicitant un crédit d'investissement. Malgré la retenue des représentants politiques au conseil d'administration des TPF, la CFG a pu obtenir – et là je tiens à remercier M. le Conseiller d'Etat Jean-François Steiert pour en avoir pris l'initiative – une séance avec la direction des TPF, qui a répondu à toutes nos questions et qui nous a présenté un plan de financement avec un bilan prévisionnel jusqu'en 2030. Je dois cependant dire que le plan financier 2023-2030 ne me convainc que partiellement, avec un groupe TPF qui évolue sans trésorerie aucune, dès lors que tout le cash flow dégagé sert au remboursement des dettes.

Ceci dit, la discussion sur ce décret ne peut pas faire l'impasse sur un contexte général autour des TPF qui suscite aussi des interrogations. Il y a bien sûr l'attribution du mandat de gérance des immeubles TPF à une société genevoise. Le groupe de l'Union démocratique du centre regrette ce choix alors que nous avons dans le canton des sociétés de gérance immobilière tout à fait aptes à assumer un tel mandat. On attend le jour où les Transports publics genevois mandateront une société de gérance fribourgeoise. Et par ailleurs, permettez-moi de penser qu'il ne faut pas être très futé pour donner un tel mandat à l'extérieur alors qu'on s'appête à demander 60 millions aux Fribourgeois. Il y a ensuite le départ de plusieurs cadres, dont notamment le directeur financier qui ne sera resté en poste que quelques mois. Si on remonte dans le temps, il y a encore les subventions perçues en trop auprès des commanditaires et les irrégularités et le manque de transparence comptable qui en ont découlé; même si cela n'a pas fait trop de foin dans le canton, c'est quand même un problème comparable, toute proportion gardée, à ce qui s'est passé chez CarPostal.

En résumé, on ne peut pas faire fi de ce contexte général autour des TPF et tout cela suscite dans notre groupe des interrogations sur ce décret. Devons-nous aussi donner un blanc-seing à la stratégie des TPF en misant notamment sur le tout électrique dans un environnement de pénurie d'énergie, avec un horizon à 2030 où beaucoup de choses auront sans doute évolué, aussi en matière de technologie de matériel roulant. Je conclus en disant qu'avec toutes ces considérations, une majorité du groupe de l'Union démocratique du centre refusera ce décret. Une minorité l'acceptera.

Schumacher Jean-Daniel (*PLR/PVL/FDP/GLP, FV*). J'étais membre de la commission et je parle ici au nom groupe Libéral-Radical et Verts-Libéraux.

TPF Holding, société mère de TPF TRAFIC, a besoin de capitaux: un montant de 585 millions, vous l'avez entendu. TPF TRAFIC est une société à but non lucratif, qui offre des prestations de mobilité publique, dont les prix des billets couvrent à 30% les frais qui seraient nécessaires pour assurer sa pérennité. TPF, vous l'avez entendu, a été dans la tourmente: on a changé de directeur, et avec le directeur quelques collaborateurs partent; on a eu le COVID, qui a fait de gros dégâts dans beaucoup d'entreprises, et notamment dans les entreprises de transports. Toutefois, il faut quand même remarquer que le bilan est positif cette année. Il faut regarder vers le futur. Si vous allez une fois vous balader à Zurich et prenez les transports publics, vous verrez comment une ville se développe autour de ses transports publics. C'est l'occasion pour le canton de Fribourg de marquer un pas dans cette direction.

Pourquoi est-ce que TPF Holding a besoin de capitaux? Elle doit naturellement faire face à son commanditaire. Ce commanditaire, c'est l'Etat, c'est nous. Et c'est nous aussi qui sommes propriétaires de cette entreprise. L'Etat a remarqué quoi? Que la démographie était ascendante dans le canton de Fribourg, donc il faudra augmenter la capacité des transports

publics. Le Parlement dans lequel nous siégeons a accepté une loi sur le climat, cette loi est en accord avec la politique fédérale, donc on doit aller de l'avant avec la décarbonation, le renouvellement du matériel roulant, la mise en place de plateformes qui vous permettent de passer de votre vélo ou de votre voiture sur le train, etc. Cela doit être fait. Ce n'est pas seulement dans l'air du temps, c'est une exigence que nous avons vis-à-vis des générations qui vont nous suivre, en rapport avec le climat. Donc le groupe Libéral-Radical et Verts-Libéraux va accepter ce projet de décret. Pourquoi? Parce qu'en donnant ce coup de pouce de 60 millions, on va pouvoir emprunter des capitaux à des taux inférieurs, ou en tout cas favorables. Je crois qu'il faut regarder vers le futur. On voit les enjeux climatiques que nous avons en face de nous. Nous voyons aussi les enjeux économiques de ce que peut apporter d'avoir des transports publics qui fonctionnent comme il faut dans notre canton. Et c'est pour toutes ces raisons que le groupe Libéral-Radical et Verts-Libéraux à l'unanimité va accepter ce décret.

Rey Alizée (PS/SP, SC). Mes liens d'intérêts: je n'en ai pas si ce n'est d'être une utilisatrice très régulière des TPF. Je parle au nom du groupe socialiste et également parce que j'ai siégé dans la commission qui a traité cet objet.

Les transports publics ont une importance pour notre canton. Actuellement, les Fribourgeoises et les Fribourgeois sont les champions en terme d'utilisation de la voiture. Il faut que cela change. On se doit donc de développer les transports publics, mais aussi de veiller à ce que les véhicules soient plus durables, ce qui implique la décarbonation du matériel roulant. Pour pouvoir le faire, on doit y mettre les moyens et pour cette raison le groupe socialiste soutient ce décret. Je me permets toutefois de relever certains points qui ont déjà été relevés par mes préopinants.

Tout d'abord, la question de la situation financière des TPF a soulevé quelques questions dans notre groupe et aussi en commission. Il est primordial d'avoir une transparence des finances des TPF – tout d'abord aussi entre les différentes sociétés-filles – et d'avoir la garantie, cela a été dit en commission et figure dans le message, que ce montant de 60 millions est destiné uniquement à TPF TRAFIC. Ensuite des interrogations ont été soulevées au sein du groupe socialiste en lien avec TPF IMMO dont la gestion du parc immobilier a été confié à une gérance dont le siège est à Genève, ce que le groupe socialiste regrette vivement. Nous avons des gérances dans le canton de Fribourg qui auraient tout à fait pu assumer ce mandat. Par ailleurs, il faut veiller à assurer de bonnes conditions de travail pour le personnel et faire en sorte aussi qu'il reste à moyen et long terme. On a pu constater beaucoup de départ ces derniers mois et cela suscite des interrogations. Il est primordial d'assurer une continuité.

De plus, les prix des transports dans le canton sont parmi les plus élevés en Suisse. Il faudra à l'avenir offrir des transports publics à des prix plus abordables. Et enfin, si le canton peut mettre autant d'argent pour les TPF – je rappelle que c'est 60 millions –, j'espère qu'il n'oubliera pas d'en faire de même pour des structures tout aussi importantes pour notre canton, je pense ici à l'HFR dont tout le monde connaît la situation compliquée.

Sur ces considérations, convaincus par l'objectif de ce projet qui est en accord avec la loi sur le climat et les objectifs visés par le Conseil d'Etat, nous entrons en matière, soutenons le décret et prendrons position sur l'amendement déposé lors de la discussion de détail.

Vuilleumier Julien (VEA/GB, FV). Cela a été dit, ce décret a suscité beaucoup de questions en commission. J'ai moi-même fait partie de la commission ordinaire et je m'exprime au nom du groupe VERT·E·S et allié·e·s.

Des questions qui ont déjà été relayées, des questions liées aux finances, à la gestion, à la gouvernance du groupe TPF, de la Holding TPF... Ces questions sont partagées par notre groupe et nous y reviendrons. Par contre, sur le fond et sur l'objectif, notre groupe soutient largement la nécessité de cet investissement qui doit permettre aux TPF d'avoir une capacité financière suffisante pour entreprendre des investissements dans la décarbonation. La décarbonation dans le sens de la décarbonation de sa flotte, à savoir rendre les transports publics fribourgeois plus durables et moins émetteurs de gaz à effet de serre, mais aussi la décarbonation dans le sens du développement de l'offre, du développement des interfaces de mobilité et de transferts modèles. Cela va évidemment dans le sens de la loi sur le climat sur laquelle nous nous sommes prononcés ce printemps et nous sommes fermement convaincus que c'est une nécessité pour notre canton que de doter les TPF de cette capacité d'investissement.

Un élément par contre que nous aimerions souligner, c'est le manque de clarté, de précision, quant au cadre de cette décarbonation et, plus largement, quant au cadre du développement durable pour les TPF. Dans le message, il n'y a pas d'état actuel des émissions carbone, il n'y a pas d'objectif, il n'y a pas de mesures claires quant à la manière dont cette décarbonation va se passer et, surtout, pas de précisions quant aux liens entre les investissements qui seront faits et la décarbonation. Alors, pour être tout à fait honnête, en commission, la direction des TPF est venue et nous a expliqué le cadre de cette décarbonation et le cadre de cette stratégie de développement durable. Par contre cette stratégie de développement durable, elle n'est toujours pas là, alors elle était promise pour l'automne. On a pu lire dans *La Liberté* du 3 octobre que le directeur des TPF parlait de cette stratégie de développement durable. Mais quelque part, pour faire part des besoins financiers, le temps a été pris pour proposer au Grand Conseil de se prononcer sur ses besoins financiers. Pourquoi est-ce que le temps n'a pas été pris pour développer pour aujourd'hui une stratégie de développement durable claire, qui accompagne ce message?

Quand l'objectif est de décarboner, quand l'objectif est de se projeter vers l'avenir, il faut se donner des moyens et dans ce cas-là, il aurait été très, très judicieux que les TPF présentent cette stratégie de développement durable avant ce message au Grand Conseil. Je pense que c'est encore plus important parce que cet objet est soumis au référendum financier obligatoire et par rapport à la population, il serait clair qu'il faudrait plus que quelques lignes dans une interview pour rassurer quant au cadre de développement durable des TPF.

Sur ces considérations et en attendant qu'à défaut d'avoir une stratégie avant, un monitoring puisse arriver après et dans ce sens, un amendement va être déposé pour qu'il y ait un suivi de ces mesures de décarbonation. Donc à défaut d'avoir une stratégie avant, au moins un suivi doit être fait après sur l'efficacité de ces investissements pour une stratégie et une vision du zéro carbone à venir. Sur ces considérations, notre groupe va entrer en matière évidemment et soutenir à l'unanimité le décret.

Boschung Bruno (*Le Centre /Die Mitte, SE*). Ich spreche in meinem persönlichen Namen und auch als Mitglied der Finanz- und Geschäftsprüfungskommission. Ich werde mich in erster Linie zu den finanztechnischen Aspekten äussern.

Einleitend möchte ich erwähnen, dass ich den Schritt mit dem Projekt der Elektrifizierung des Grossteils der Flotte der TPF für einen mutigen Schritt halte, aber wahrscheinlich auch den richtigen Schritt, wenn wir unsere Ziele, die wir einmal gemeinsam formuliert haben, auch erreichen wollen. Wir müssen ja wohl alle zugeben, dass wir vielleicht etwas überrascht wurden von der Grössenordnung und der Wucht dieses Projekts, auch in finanzieller Hinsicht, aber vielleicht haben wir das in diesem Parlament nötig, dass der positive Druck da ist und dass wir konkret darüber diskutieren und nicht nur immer grosse Sprüche machen, was wir tun sollten. Jetzt haben wir etwas auf dem Tisch, das sehr konkret ist.

Ich war auch einer derjenigen in der Finanz- und Geschäftsprüfungskommission, die sich Sorgen machten, ob es für die TPF als Ganzes aus finanztechnischer Sicht überhaupt möglich ist, dieses Projekt in den nächsten Jahren umzusetzen und aus finanztechnischer Sicht zu stemmen. Ich war auch an der zweiten Sitzung dabei, dieser informellen Sitzung, die der Präsident der Geschäftsprüfungskommission bereits erwähnt hat, als die Direktion da war und wir einen Einblick bekommen haben in den Finanzplan bis 2030.

Ich muss sagen, ich hatte wie Kollege Peiry auch den Eindruck, doch, es ist machbar, es ist stemmbar. Aber wir müssen ganz klar sehen, es hat keine grosse Luft darin und keinen grossen Spielraum, wenn ich das so sagen darf. Es muss alles ziemlich nach Plan ablaufen in der Umsetzung, sonst könnte es relativ rasch Probleme geben, auch in finanztechnischer Sicht.

Darum unterstütze ich auch - es wurde bereits erwähnt vom Kollegen zu meiner rechten Seite -, dass ein Änderungsantrag kommen wird, der verlangt, dass wir ein Monitoring installieren, um dieses ganze Projekt weiter zu begleiten, wenn wir die 60 Millionen Franken in der Aufstockung sprechen. Ich kann das sehr unterstützen, und ich denke, das wird auch im Sinne des Staatsrats sein. Es wird sicher auch im Sinne der TPF sein, wenn wir so ein Monitoring einrichten, dass wir das weiterverfolgen können.

Ich unterstütze dieses Dekret ganz klar und werde ihm zustimmen. Das letzte Wort wird das Volk haben, das haben wir jetzt bereits ein paar Mal gehört. Wenn wir heute hoffentlich in der Mehrheit zustimmen, ist es dann auch in unserer Pflicht, die Bevölkerung entsprechend einzustimmen, dass sie dann die richtige Wahl treffen wird.

Brodard Claude (*PLR/PVL/FDP/GLP, SC*). J'aimerais préciser la position de la CFG puisque j'ai utilisé le terme "quasi-unanimité" pour les voix en matière d'acceptation de ce décret, en réalité 10 personnes ont voté pour, 1 contre et 2 se sont abstenues. Donc on doit plutôt parler de majorité et non de quasi-unanimité. J'ai rectifié selon la demande de mon collègue Kolly.

Thalmann-Bolz Katharina (*UDC/SVP, LA*). Meine direkten Interessenbindungen in dieser Angelegenheit: Ich bin Verwaltungsrätin der TPF-Holding und vertrete die Interessen des Hauptaktionärs. Ich nehme in eigenem Namen Stellung zu diesem Geschäft. Ich werde Argumente gerne wiederholen, welche bereits genannt wurden, und ich möchte mich vor allem outen, dass ich zur Minderheit unserer Fraktion gehöre, die dieses Dekret unterstützen wird.

Als Grossrätin und Verwaltungsrätin der TPF, aber vor allem als regelmässiger Benutzerin des öffentlichen Verkehrs, ist es mir ein grosses Anliegen, dass die Weiterentwicklung des Unternehmens TPF sowie die grossen Erwartungen an den öffentlichen Verkehr so gut und so schnell wie möglich erfüllt werden können. Die erfreulich steigende Zunahme der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs, zusammen mit dem demographischen und wirtschaftlichen Wachstum des Kantons, bedingt eine stetige Anpassung des Angebots. Dies bedeutet für die TPF Investitionen, wir haben es bereits gehört, von rund 565 Millionen Franken in den nächsten sechs Jahren - eine riesige Zahl, aber es ist nötig.

Unser Parlament hat die Basis für diese zukünftigen Bedürfnisse im öffentlichen Verkehr mit der Genehmigung des Mobilitäts- und des Klimagesetzes gelegt. Unser Parlament hat es auch heute in der Hand, die Geschwindigkeit der unabdingbaren Anpassungen an karbonfreie Fahrzeuge, an neues Rollmaterial, an die Erneuerung der Infrastrukturen sowie an die Modernisierung der Mobilitätsplattformen festzulegen. In diesem Saal wird auch der Grundstein gelegt, wie hoch die Kosten unter dem Strich dafür sein dürfen.

Die Gründe für eine Ablehnung des Dekrets, welche genannt wurden, sind in meinen Augen wenig stichhaltig. Die kritisierten Punkte, welche die Gouvernance und die Vergabe von Arbeiten betreffen, habe ich bereits in meiner Fraktion erläutert, aber ich überlasse es gerne unserem Verwaltungsratspräsidenten, darauf zu antworten. Das Unternehmen TPF arbeitet auf Bestellung seiner Auftraggeber. Es ist bestrebt, die Aufträge zeitnah und korrekt auszuführen. Die zukünftigen, hohen Erwartungen bedürfen jedoch Investitionen in einer Grössenordnung, welche die TPF nur mit vorwiegend Fremdkapital berappen kann. Bedingt durch die Covid-Krise und noch nicht gewinnbringende Immobilien steht wenig bis kein Kapital mehr zur Verfügung. Mit der Kapitalerhöhung können unnötig hohe Zinsbelastungen vermieden werden, was den Steuerzahler weniger belastet. Wenn wir also, meine Damen und Herren, im Gleichschritt mit der definierten kantonalen Politik der nachhaltigen Mobilität und der CO₂-Neutralität vorankommen wollen, ist die Aktienkapitalerhöhung der TPF die einzig taugliche Antwort. Oder anders gesagt - dies betrifft uns Grossrätinnen und Grossräte -: Wer A sagt, ist gehalten, auch B zu sagen.

Mit diesen Argumenten lade ich Sie ein, werte Ratskolleginnen und Ratskollegen, das vorliegende Dekret der Aktienkapitalerhöhung der TPF-Holding von 60 Millionen Franken durch den Staat gutzuheissen.

Marmier Bruno (VEA/GB, SC). Je déclare mes liens d'intérêts: je suis syndic de la commune de Villars-sur-Glâne, commanditaire de prestations et petit actionnaire de TPF Holding. Je suis également membre du conseil de l'Agglomération de Fribourg.

En janvier 2022, nous avons découvert la haute opinion que l'ancienne direction et la présidence de TPF portait sur certains commanditaires en lisant la page 312 du fameux livre *Secrets et confidences d'un président*, je cite: "18 octobre 2019, 14h30, le directeur des finances devient encore plus tranchant: "Mon directeur des TPF m'en parle souvent de cette Agglo, c'est une catastrophe. Ce que je sais, c'est qu'ils vont chercher des ingénieurs à Genève pour vérifier les chiffres des TPF pour voir si les sommes d'argent qu'on leur demande sont justifiées. Vous voyez, il n'y a pas de climat de confiance." Fin de citation. Pas de chance pour ces messieurs, deux mois plus tôt, l'Office fédéral des transports avait informé que les TPF avaient procédé à des comptabilisations erronées pour un montant d'environ 6 millions de francs. Si l'Agglo a pu mettre en évidence ces erreurs – j'ai mis des guillemets dans mon texte –, c'est qu'elle avait identifié que les coûts de TPF par kilomètre parcouru sont les plus élevés de Suisse et qu'elle avait avec insistance demandé des comptes, attitude courageuse qui a sans doute engendré la campagne anti-Agglo menée à l'époque par la direction de TPF et certains de ses administrateurs. C'est donc dans un contexte de méfiance que le Conseil d'Etat nous propose aujourd'hui un décret relatif à l'augmentation de sa participation financière à TPF Holding.

Il s'agit maintenant de se tourner vers l'avenir. Je soutiens la volonté d'investir 60 millions dans un projet de décarbonation des TPF, je suis convaincu que la nouvelle direction de TPF fera tout pour rétablir la confiance. Pour ce faire, elle devra abandonner sa culture d'opacité vis-à-vis des collectivités publiques et des commanditaires et rentrer dans une logique de transparence et de partenariat. Avant de valider ce décret, je souhaite que nous puissions mieux comprendre les flux financiers entre les différentes entités du groupe lors de sa création et dans les années qui suivent. Je suis bien conscient que vous ne pourrez pas répondre à toutes ces questions de manière précise, mais il s'agira de nous expliquer les principes.

Il semble que lors de la création de la Holding, les terrains et les bâtiments utilisés pour les activités ferroviaires et de transports, amortis de longue date avec les indemnités des commanditaires, ont été transférés à TPF IMMO. Si oui, comment le prix de ces terrains a-t-il été déterminé et quelles conditions financières, avec quelles garanties afin que ces terrains contribuent un jour à financer TPF TRAFIC et à soulager la facture des commanditaires? Le sentiment est que les bijoux de famille ont été transférés de TPF TRAFIC à TPF IMMO. Est-ce que TPF TRAFIC paie aujourd'hui des locations de terrains et de bâtiments à TPF IMMO, sur des emplacements dont il était autrefois propriétaire? TPF a dû rembourser des montants importants, perçus pour la publicité, non répercutés en diminution de la facture des commanditaires. Toutes les communes du canton sont concernées puisqu'elles financent le transport régional. On aurait pu s'attendre à la publication d'un décompte, il n'en est rien. Qu'en est-il des prêts entre les différentes filiales? A quel taux sont-ils facturés? TPF TRAFIC a-t-il des dettes vis-à-vis des autres entités ou à l'inverse, TPF TRAFIC a-t-il prêté de l'argent à d'autres filiales du groupe? Si oui à quel taux? Ces prêts sont-ils transparents pour les commanditaires qui paient la facture en fin de compte? Il est expliqué dans le message que les 60 millions d'augmentation de capital de TPF Holding permettront de réduire les coûts facturés aux commanditaires, étant entendu qu'il n'y aura pas de frais d'intérêt sur ces montants. De quelle manière ces éléments seront transparents pour les commanditaires? Est-ce que les 60 millions, plus les 12 millions de la Ville de Fribourg, de cash qui vont être injectés dans la holding vont servir de trésorerie, de tiroir-caisse pour d'autres entités du groupe? Les 60 millions ne vont pas être investis du jour au lendemain. Il convient de préciser à quel rythme ce capital sera investi. L'absence d'un plan financier et d'un calendrier précis ne permet pas de se faire une idée. Le Conseil d'Etat peut-il nous garantir que cet argent, ces liquidités, ne transiteront pas par les comptes de TPF IMMO? Dans son message, le Conseil d'Etat indique que TPF IMMO pourrait avoir besoin d'argent à l'avenir, qu'en est-il? Finalement, il convient de nous expliquer pourquoi ne pas augmenter directement le capital de TPF TRAFIC puisque c'est cette société qui va supporter les coûts d'investissement.

Toutes ces informations auraient dû figurer dans le message du Conseil d'Etat. Ces éléments devront dans tous les cas être clarifiés en vue de la votation populaire. Sur la base de ces considérations, je soutiendrai l'amendement proposé par les députés Peiry et Ingold et soutiendrai le décret.

Mesot Roland (UDC/SVP, VE). Je vais essayer d'être bref et je fais cette intervention à titre personnel. Mes liens d'intérêts: je pourrais en citer deux; le premier – très sérieux –, conseiller communal à Châtel-St-Denis, très content de la collaboration des TPF. Nous avons travaillé sur un projet commun pour un message à nos conseillers généraux; nous avons fait un très bon boulot, cela s'est très bien passé, merci. Mon deuxième lien d'intérêts, inofficiel – mais je pourrais lier en faisant de la provocation: utilisateur bien sûr des TPF. Je ne vais pas développer mes griefs, mais il faut savoir que dans ma région, avec un seul train CFF pour faire Palézieux-Fribourg, tout retard des TPF entraîne une correspondance ratée et ce sont des complications extrêmes. Exemple la semaine passée, pour venir ici en commission: le train à l'heure à Châtel, un retard à Palézieux, correspondance loupée, sauter dans un bus pour essayer de rattraper le Bulle-Romont, le bus en retard, correspondance loupée, résultat 1 h 54 pour faire Châtel-St-Denis-Fribourg. Je sais, ça peut arriver, on est énervé mais on peut l'accepter. Par contre, déposer une réclamation cinq jours après, six jours après, reçu aucune réponse. D'où ma question, plus adressée à M. le Président du conseil d'administration qu'au Conseil d'Etat. Dans les buts de TPF Holding figurent notamment des prestations de transports par train, bus et autre moyen de transports publics et également des prestations d'achat, vente, construction, déposition, transformation, mise en valeur, promotion de tout bien immobilier en Suisse. Ce qui m'amène à ma question M. le Président du conseil d'administration: au conseil d'administration, quelle stratégie, quelle philosophie, voire lequel de ces buts est prioritaire pour vous, pour le conseil d'administration: est-ce prioritairement d'avoir une entreprise qui fournit des prestations de transports publics à des usagers ou est-ce une entreprise de promotion immobilière qui utilise les prestations des transports publics pour valoriser son parc immobilier? Dans l'attente de la réponse, qui pour moi est très importante, j'en ai terminé.

Steiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement. Merci aux représentantes et représentants des groupes – tous les groupes, y compris celui qui refuse majoritairement l'entrée en matière – pour l'approche différenciée et sobre.

A la remarque du président de la CFG sur les investissements dans TPF TRAFIC – reprise par plusieurs intervenants: l'ensemble des flux sont destinés à TPF TRAFIC. Après on a parlé, pour plusieurs intervenants, de ce que les anglophiles appellent des cash cows. Il y a la formulation fribourgeoise, en français et dans toutes les variantes possibles, l'immobilier étant sensé être cela. Mais pour qu'une vache donne du lait, il faut d'abord la nourrir. On a les mêmes réflexions au niveau fédéral avec les CFF, c'est-à-dire qu'on a une partie immobilière qui est sensée produire à terme du rendement pour pouvoir financer de manière transverse les activités de trafic, ce qui donne du sens, ce qui permet aussi aux collectivités publiques de commander des produits à prix moindres. Mais cela signifie, pour une évolution normale, qu'il faut un tout petit peu de temps. C'est ce que les CFF ont expliqué aussi dans des séances des commissions idoines des deux Chambres du Parlement fédéral. Chez nous, le même phénomène est encore un peu plus intense dans la mesure où on est parti de plus bas pour aller plus vite, plus haut. Ce qui signifie que le moment du retour du lait va durer un tout petit peu plus longtemps. C'est la même quantité de foin par vache, par contre, comme on a commencé très tard à lui mettre quelque chose dedans, ça prendra un tout petit peu plus de temps, pour rester dans le langage imagé du premier député qui a évoqué ce thème ici. Par contre, le modèle et le plan financier laissent bien évoquer le fait qu'à terme le modèle financier fonctionne, indépendamment des flux momentanés.

Au député Collomb qui calcule que seuls 53% des 585 millions servent des objectifs fixés pour la décarbonation: il est toujours relativement difficile de faire des analyses factorielles des dépenses financières d'une société. Votre analyse est juste dans le sens où la décarbonation directe correspond effectivement aux 53% que vous avez calculés. Par contre, il serait erroné d'estimer que les 47% qui restent n'ont pas d'effets sur la décarbonation, simplement ils sont indirects. Je rappelle que les objectifs généraux fixés par le propriétaire dans la stratégie propriétaire qui existe – je vous en donnerai quelques extraits ensuite – prévoit un renforcement de la part des TP. Cela présuppose évidemment qu'on puisse circuler avec du matériel roulant qui soit à peu près à jour, qui ne fasse si possible pas trop de bruit, qu'il y ait un certain confort. Cela participe aussi au choix modal. Si vous êtes dans des véhicules qui fonctionnent mal, qui ont des pannes, qui arrivent en retard, qui n'assurent pas les correspondances, vous allez reprendre votre voiture à un moment donné. Si vous êtes dans des véhicules modernes, il y a aussi un effet de transfert modal. Donc juste faire un cut absolu – 53% effets climat, 47% pas d'effets climat – me semble un peu osé comme hypothèse de base.

Deuxièmement, le Conseil d'Etat n'a jamais dit que l'ensemble du crédit est destiné à la décarbonation et à la politique climatique. L'ensemble du crédit est destiné à renforcer une compagnie de transports publics qui pour nous a une importance stratégique. C'est la raison pour laquelle, historiquement, des gouvernements bien avant nous ont décidé d'investir de l'argent public dans la compagnie qui existe toujours. Un peu plus loin dans l'histoire, des prédécesseurs différents ont estimé, contrairement à d'autres cantons, que le canton de Fribourg gardait et souhaitait garder la maîtrise de cette société. J'ai eu un contact, il y a quelque temps, avec mon collègue des Grisons, canton qui a un rôle moins direct sur sa compagnie, qui m'a

gentiment dit: "On a fait une erreur, ne faites jamais ça dans votre canton de Fribourg, gardez un contact direct, aussi sur l'administration et sur la gestion de cette compagnie!" Quand vous écoutez différentes compagnies et différents représentants, vous aurez toujours un peu les mêmes résultats..

En ce qui concerne la technique et l'argument technique développé par le député Collomb, alors effectivement il y a des défis, on a pu l'entendre aussi dans les réponses de la direction des TPF. En revanche, si on regarde le marché européen et les compagnies européennes dans d'autres pays européens – notamment dans des grandes villes allemandes, hollandaises, danoises, de Scandinavie qui sont en train de décarboner –, si une ville de ces régions-là réussit à installer des infrastructures électriques pour que ça marche, il n'y a pas vraiment de raison pour estimer qu'on ne soit pas capable de faire les mêmes choses chez nous. Je rappelle tout de même qu'à Fribourg, on a quelques avantages particuliers dans la mesure où on a déjà une partie de réseau électrique destinée directement aux transports publics dans la mesure où on part sur des lignes destinées aux trolleybus. On ne peut pas les recycler intégralement et des travaux complémentaires doivent être faits, mais on ne part pas de zéro comme un privé. Vous avez investi avec votre société en privé, et c'est méritoire, dans la décarbonation mais vous êtes évidemment parti de zéro en termes d'infrastructure, ce qui n'est pas le cas des TPF, d'où la comparaison un peu délicate. Plusieurs villes suisses, comme Lucerne ou Zurich, ont établi des planifications détaillées de leurs réseaux électriques nécessaires pour la décarbonation de leur flotte, et ces stratégies montrent que les choses sont possibles. Elles ont été faites à chaque fois en collaboration avec les compagnies électriques concernées.

En ce qui concerne le député Peiry, l'analyse financière des TPF qu'il a donnée dans ses propos liminaires est parfaitement juste. Pour ce qui concerne le choix de la gérance de TPF IMMO, évoqué par plusieurs membres du Grand Conseil, il s'est fait dans les formes. Après, ce n'est pas la tâche prioritaire de l'Etat commanditaire, qui s'occupe essentiellement du volet trafic, d'aller vérifier les choses. Je rappelle tout de même que, comme d'autres cantons romands – du moins ceux qui ont déjà édicté leur législation d'application de la loi fédérale sur les marchés publics et sur l'accord intercantonal –, nous avons une loi sur les marchés publics qui est considérée par nos amis alémaniques comme particulièrement protectionniste. Nous sommes considérés comme des cantons qui veillent un peu trop, selon certains puristes des marchés publics, sur les intérêts du canton. Pour ma part c'est des choses qui vont bien, c'est aussi la prise de position du Conseil d'Etat. Nous avons, pour les personnes qui suivent nos chantiers de bâtiments ou de routes, développé des mécanismes qui nous permettent, toujours dans le respect du droit mais en allant aux limites du respect du droit et en étant relativement créatif dans son interprétation, d'assurer l'emploi dans notre canton en rappelant que le Conseil d'Etat s'est fixé comme objectif d'avoir un taux d'emplois plus important par rapport au nombre d'habitants dans le canton, ce qui justifie aussi ce type d'approche. Cela dit, on ne peut pas le faire de manière excessive. On a quand même un droit fédéral qui nous contraint jusqu'à un certain point. Par ailleurs, je le rappelle aussi ici, que des sociétés fribourgeoises qui profitent un tout petit peu de ce protectionnisme légal dans notre canton sont des compagnies exportatrices de prestations. Quand on pense à nos grandes sociétés de construction, elles génèrent une majorité de leur chiffre d'affaires dans d'autres cantons qui, parfois, nous rappellent quand même gentiment qu'on est assez sympa de bien protéger l'emploi chez nous mais qu'il serait peut-être sympa aussi de ne pas aller trop dans l'excès sans quoi on pourrait avoir un jour un retour de boomerang d'autres cantons qui pourraient prendre des dispositions similaires dans le droit cantonal sur les marchés publics. Je pense qu'actuellement, on a plutôt un bon équilibre dans ces choses-là et que la démarche des TPF correspond parfaitement au cadre légal et à la volonté aussi de garder les choses chez soi, mais sans dépasser les limites de ce cadre légal.

En ce qui concerne les questions de problèmes de transparence comptable qui ont été évoquées par plusieurs députés: premièrement, nous avons des modifications assez rapides et fréquentes des règles de financement édictées par l'Office fédéral des transports, notamment, qui font que des choses qui sont légales ou au moins conformes au droit dans la marge à un moment donné, ne le sont plus une année ou deux ou trois après. Cela demande des adaptations relativement rapides. Nous avons par ailleurs des intérêts, je l'ai évoqué dans mes propos liminaires, qui peuvent parfois être divergents entre la compagnie TPF – qui souhaite générer à la fois des transports à des coûts abordables, les plus efficaces possibles –, et le canton qui souhaite, lui, commander le plus de produits possibles pour le moins d'argent possible – ce qui est logique pour un commanditaire.

Nous avons régulièrement des moments de divergence. Cela vaut pour le canton de Fribourg avec les TPF, mais aussi pour d'autres cantons, qui ont les mêmes rapports avec leur compagnie de transports et les compagnies auxquelles ils confient la prestation d'offres. La manière de mesurer les flux de passagers dans des trains a par exemple une influence sur le calcul du taux de couverture: on a vu des compagnies, dans certains cantons, calculer des demi-trains dont on sait qu'ils sont généralement moins occupés que d'autres demi-trains pour calculer les taux de couverture; cela signifie que la compagnie a un rendement un peu meilleur sur son trafic mais que les commanditaires paient un tout petit peu plus. Ces choses-là sont à peu près normales dans un rapport dialectique, car les intérêts ne sont pas les mêmes. L'important, quand on a des intérêts qui peuvent être divergents, c'est d'avoir des processus qui permettent de les vérifier. Nous avons, au Service de la mobilité, des mécanismes de vérification. Nous avons des séances parfois, je ne dirais pas houleuses, mais tout de même assez fermes avec les TPF sur les prix qui nous sont facturés – sur la constitution de ces prix, sur la manière de calculer les prix auxquels les

TPF nous facturent des prestations. Nous avons chaque année des offres 1 de toutes les compagnies, mais aussi des TPF, qui nous demandent un prix donné pour les choses qu'on va commander l'année suivante. On dit à chaque fois non, on demande des vérifications et on finit avec une offre 2, parfois avec une offre 3, qui descend plus bas. Tout ça fait partie du processus de négociation sur le prix. Nous vérifions les hypothèses de travail des TPF, nous en contestons certaines. Encore une fois, ce n'est pas de la bagarre, c'est juste la normalité dans le processus de commande des produits TPF.

Les faits évoqués par le député Marmier sont justes, et cela ne doit pas se passer. Mais on n'est pas dans le pénal comme pour CarPostal. Dans ce sens-là, la comparaison est peut-être un tout petit peu boîteuse. Mais ces choses-là ne devraient pas arriver. Par contre, ce qui est intéressant, c'est qu'elles sont sorties. Nous avons donc différents mécanismes de contrôles – qui ont été renforcés entretemps – qui permettent de les voir, de les corriger.

En ce qui concerne la question du prix des prestations pour les utilisatrices et utilisateurs, nous avons un certain nombre d'instruments parlementaires qui ont été déposés au Grand Conseil il y a quelque temps déjà. Ceux-ci ont été gelés le temps d'avoir la réponse sur l'initiative populaire d'abord, sur la décision du Grand Conseil d'invalidation de cette initiative ensuite et enfin sur la décision du Tribunal fédéral, qui a confirmé il y a quelques temps l'invalidation de cette initiative. Ceci avait évidemment une influence sur la manière de répondre aux différentes interventions parlementaires. Vous aurez des réponses d'ici quelques mois, en principe en fin d'année, avec des propositions du Conseil d'Etat sur des mesures qui répondront aux soucis des parlementaires exprimés dans les interventions, mais qui soient conformes au droit fédéral et à l'interprétation qu'en a donné le Tribunal fédéral récemment.

En ce qui concerne la question du député Vuilleumier sur les émissions de CO₂, les chiffres ont été calculés entretemps: la partie flotte locale aggro, c'est 2000 tonnes par année; la partie flotte régionale, c'est 9000 tonnes par année, en sachant évidemment que les économies dépendront un petit peu aussi des choix technologiques. Et sur ce point, on est un petit peu sur la question de la poule et de l'œuf: sur les flottes électriques, les technologies sont à peu près connues, mais sur les flottes à hydrogène, on est encore dans des technologies pilotes, très peu connues. Dire aujourd'hui avec quel type d'hydrogène vous économisez sur quel type de trajet... On peut tout calculer et tout modéliser. Il est cependant intelligent d'aller dans les détails de la modélisation pour avoir une certaine certitude d'avoir les ressources financières pour faire les choses. Raison pour laquelle, avec mon collègue, nous avons entendu l'amendement annoncé. Nous n'avons pas pu en traiter au Conseil d'Etat hier parce que l'information est arrivée trop tard. Mais comme chaque conseiller d'Etat est censé prendre parfois ses responsabilités, mon collègue et moi sommes d'avis que, dans la vision générique du Conseil d'Etat – mais par ailleurs aussi dans les décisions que le Conseil d'Etat a déjà prises sur la stratégie propriétaire des TPF –, la demande qui est faite est parfaitement conforme avec ses intentions. Nous pouvons donc nous y rallier, tout en relevant que la demande a déjà été faite par la CFG: il n'est ainsi pas indispensable de l'ancrer ici, mais ça donne une certaine visibilité à la demande et un peu plus d'engagement. Dans ce sens-là, ça ne pose pas de souci particulier.

Sur la stratégie de développement durable, je rappelle quelques éléments-clés. Tout d'abord, il n'y a pas encore une stratégie des TPF. Par contre, le Conseil d'Etat a demandé, dans le cadre de sa stratégie propriétaire, un certain nombre d'objectifs aux TPF, dont contribuer, je cite, "à la politique du canton pour la promotion d'une mobilité durable, à la mise en œuvre d'un système de mobilité globale, au transfert du trafic individuel motorisé vers les transports publics des pendulaires, aussi dans les déplacements liés aux loisirs, y compris par l'encouragement de mesures tarifaires ciblées à cet effet". Ce sont des termes qui figurent *expressis verbis* dans la stratégie propriétaire du canton. Il est aussi dit: "veiller à ce que les prestations des transports publics soient fournies avec du matériel roulant entretenu, renouvelé, décarboné en priorisant les technologies confirmées sur le marché, demeurer une entreprise exemplaire quant à son éthique économique, à la politique du personnel ainsi qu'à son attitude dans le domaine du développement durable et du climat, veiller à l'efficacité énergétique des immeubles et au respect des standards courants de durabilité; augmenter l'utilisation des énergies renouvelables; privilégier, dans le respect des bases légales notamment celles en lien aux marchés publics, la collaboration avec le tissu économique cantonal; et enfin, développer et fournir des solutions de mobilité attrayante, sûre, ponctuelle, de qualité pour leur clientèle, contribuant ainsi à garantir une offre de transports publics forte, accessible et conviviale sur l'ensemble du territoire cantonal." Tout cela, ce sont des volontés formelles exprimées par le Conseil d'Etat face aux TPF, auquel le conseil d'administration répondra. Il a déjà donné des réponses sur un certain nombre d'éléments et la stratégie de durabilité des TPF devra évidemment répondre à ces intentions du propriétaire, l'Etat, qui ici a fait ses devoirs d'une manière assez détaillée et précise.

Je ne vais pas commenter ici l'interprétation du critique littéraire député Marmier de la littérature contemporaine de la Glâne méridionale. En ce qui concerne les demandes plus détaillées sur les flux financiers: je pense que le Grand Conseil, dans son plénum, n'est pas l'endroit pour entrer dans les détails des flux financiers d'une entreprise dont nous sommes propriétaires et commanditaires. En revanche, je reprends ce qui a déjà été dit en réponse à d'autres députés, c'est-à-dire que d'une part, selon la guidance OFT, les échanges de prestations intra-groupe sont facturés au coût complet, sans marge. C'est une directive interne de l'OFT qui est appliquée par toutes les compagnies de transports en Suisse – la plupart, pas toutes, ayant des subdivisions comme nous l'ont aussi les TPF. Ce sont des règles qui déterminent les flux financiers entre les compagnies.

Elles sont vérifiées tant par l'OFT que par le Service de la mobilité, dans une complémentarité des tâches de vérification des comptes et des bilans de la société TPF. Je propose que les autres éléments figurent ensuite dans les rapports qui seront faits régulièrement, comme l'amendement le demande, ce qui vous permettra de reconstituer, de manière plus détaillée, les flux. Et peut-être que mon collègue pourra donner plus d'informations.

Je partage parfaitement les préoccupations du député Mesot, qui dépassent cependant assez largement nos préoccupations aujourd'hui de recapitalisation des TPF. Je rappelle ici – je ne vais pas faire tout le débat sur les sous-investissements des CFF, ça poserait d'autres questions – que c'est aussi une bonne raison pour investir suffisamment dans les TPF, afin qu'ils puissent se développer correctement et disposer tant des infrastructures que du matériel suffisant. Je rappelle que les faits que vous évoquez dépendent plus de la politique des CFF et de la Confédération. Pas la question précise que vous avez posée à mon collègue, mais par contre l'offre et les chantiers qui ont des effets sur les retards dans le sud du canton, avec un réseau des CFF qui est systématiquement sous-entretenu en Suisse romande, avec un rail qui a 25% d'âge de plus en Suisse romande qu'en Suisse sur l'ensemble des CFF, avec un horaire de chantier que nous avons négocié avec la Confédération et les CFF pendant une année, mais qui sera relativement désagréable entre 2025 et 2030-32-33, c'est un autre débat. Aujourd'hui, solidifier les reins des TPF, c'est aussi éviter que nous soyons d'ici cinq à dix ans dans des situations similaires que les CFF, qui ont sous-entretenu une partie de leur parc, à la fois d'infrastructure ferroviaire et de matériel roulant, qui n'est pas toujours suffisant par rapport à la demande.

Castella Didier, Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts. Je vais essayer de répondre aux questions ouvertes... Ce n'est pas si simple de suivre entre les questions et les réponses qui ont déjà été données. Je remercie déjà mon collègue pour toutes les réponses qu'il a données.

Il a été évoqué la question de la gouvernance à plusieurs reprises. J'aimerais ici rappeler dans quelles conditions la direction actuelle a repris la conduite des TPF. On est dans une situation où, effectivement, il y a eu cette erreur de publicité, qui n'est pas comparable à la faute pénale qu'avait faite CarPostal, mais qui a quand même touché la confiance, notamment au niveau des commanditaires. Aujourd'hui, tous ces chiffres ont été communiqués, la répartition a été faite, a été communiquée aux agglos. J'entends que les communes n'ont pas forcément reçu une communication directe. Par contre, les TPF sont toujours partis du principe que les communes, étant membres des agglos, étaient aussi informées. On peut améliorer la communication à futur si nécessaire. Mais ici j'aimerais dire qu'on a été totalement transparents envers les commanditaires que sont le canton, les agglos, les commanditaires des autres cantons et aussi envers l'OFT, évidemment, à qui on devait la totale transparence. Sinon, j'aimerais rappeler aussi que la nouvelle direction est arrivée dans un contexte où les TPF étaient dans les chiffres rouges et que derrière, droit derrière, on a eu la crise COVID qui a eu des conséquences financières énormes, avec une baisse du trafic très importante et l'utilisation des réserves, qui était exigée par la Confédération, pour financer les pertes durant cette période COVID.

Je rappelle aussi qu'on est dans un contexte de croissance de l'entreprise qui est énorme: on a doublé le nombre de collaborateurs en dix ans environ. Cela demande des réformes. Des réformes d'organisation, des réformes de gouvernance, et ça peut susciter quelques réticences effectivement – on a un turnover relativement important. J'aimerais aussi dire ici qu'effectivement, on n'arrive pas toujours à concurrencer les salaires, notamment des CFF. Sur ce point, aucune direction ne pourrait faire plus. On a eu des problèmes de bruit – chaque entreprise vit ces problèmes –, mais je ne crois pas qu'on puisse dire qu'ils soient de la faute de la direction. Par contre c'est vrai que, par le passé, il y avait peut-être des promesses qui avaient été faites. Mais aujourd'hui, quand on augmente le trafic, quand on augmente la cadence, on a des trains plus longs, plus lourds, eh bien, effectivement, il y a des nuisances sonores. Mais on travaille à essayer d'améliorer la situation. Dans ce contexte, j'aimerais encore dire que nous avons aussi toute la numérisation qui est en cours et que certains collaborateurs ont parfois de la peine à suivre. Donc effectivement, nous avons un turnover important mais qui s'explique par différentes choses et j'ai envie de dire que la direction a fait son maximum, fait son maximum. Il y a actuellement aussi un programme de fidélisation des cadres, les directives pour les cadres sont revues. Donc la direction travaille à cette stabilisation des cadres.

J'aimerais dire aussi qu'aujourd'hui, au niveau des finances, on a pu introduire SAP. SAP, ça nous permet d'avoir une comptabilité analytique. On a aussi séparé les filiales, ce qui nous permet d'avoir des flux financiers beaucoup plus clairs et transparents vis-à-vis de tout le monde, l'OFT et les commanditaires, et qu'avec cette introduction de SAP, on est beaucoup plus agile en terme de visibilité, on voit mieux ce qui se passe dans nos finances. C'est un énorme travail qui a été réalisé par cette direction et qui nous permettra, et c'est le but, de rétablir de la confiance.

Vous avez dit, M. Collomb qu'une partie des rames allait être changée. C'est vrai, elles sont vieillissantes. Nous avons notamment des demandes en termes de bruit. Je ne suis pas sûr qu'elles apporteront beaucoup d'améliorations, mais néanmoins, il y a des demandes, on devra les changer. Par contre, il y a aussi des nouvelles rames qui sont prévues puisqu'on part aussi sur une croissance de la mobilité.

Sur les plans financiers, c'est vrai il n'y a plus de marge. Mais il n'y a pas besoin de beaucoup de marge et je vous explique pourquoi. Aujourd'hui, les TPF investissent en fonction des commandes: on offre des services aux commanditaires et c'est finalement la vitesse à laquelle ceux-ci vont commander les prestations que les TPF vont suivre. On est donc directement dépendants et nous, au niveau des TPF, une des priorités c'est d'offrir les meilleures prestations aux meilleurs coûts possibles. Il n'y a donc pas de raison d'avoir des liquidités très importantes, qui coûtent et qui coûteraient aux commanditaires. On travaille un peu à flux tendu, mais on a une sécurité très importante puisqu'on n'engage pas d'argent tant que le commanditaire ne passe pas commande et ne s'engage pas sur la durée. J'aimerais dire à ce titre qu'un organe indépendant reconnu par la FINMA a évalué la sécurité des liquidités des TPF et on a une évaluation AA+, qui est donc excellente.

Des questions ont été posées sur les prix... M^{me} Rey, selon les dernières évaluations faites par l'OFT, on est dans la moyenne. Après, il faut dire aussi que ce qui constitue un facteur d'attractivité, ce qui est important surtout, c'est d'avoir des infrastructures, des cadences, qui permettent aux gens d'utiliser les transports publics. Si on diminue le prix, on doit compenser quelque part – soit par les commanditaires, soit par l'offre – pour pouvoir offrir ces infrastructures et ces cadences qui permettent effectivement d'accroître le nombre de gens qui prennent le train. Et effectivement là, en comparaison intercantonale, Fribourg est relativement bas. Après il faut aussi tenir compte du contexte géographique, qui explique en partie pourquoi Fribourg est relativement bas.

Concernant la gérance des immeubles de TPF IMMO, une question a été déposée et bien évidemment les réponses seront données – c'est la Direction de mon collègue qui traite. J'aimerais simplement dire ici que tout d'abord nous avons, au niveau du conseil d'administration, pris la décision d'externaliser cette gérance parce que ça demande des connaissances pointues: nous sommes dans un domaine où on fait à la fois de l'administratif, du logement et du commercial et cela demande des outils informatiques extrêmement chers. Cela a donc été une volonté d'externaliser, avec la volonté aussi – transmise à la direction – d'intégrer toutes les entreprises fribourgeoises dans l'appel d'offres. Une entreprise s'est par ailleurs annoncée en disant qu'elle avait été oubliée, c'est une non-volonté de la direction. Le conseil d'administration n'a évidemment pas participé aux adjudications – comme dans les autres sociétés de l'Etat, le conseil d'administration ne s'occupe pas des adjudications. Néanmoins, il y a des critères qui ont été définis. On savait qu'on était dans un contexte extrêmement difficile puisqu'il y a quelques années encore, il y avait des accusations de copinage entre les différentes régies, notamment des régies qui sont liées à la caisse de pension – je ne vous fais pas tout l'historique. Dans ce contexte-là, la direction des TPF a décidé de se faire aider avec une entreprise spécialisée qui a défini les critères. Ces critères ont été soumis aux différentes entreprises, qui ont pu les vérifier et qui ne les ont pas contestés. Ensuite il y a eu le retour des offres. Etonnamment, et à la désatisfaction de la direction, il n'y avait que trois entreprises fribourgeoises qui étaient classées entre le troisième et le sixième rang. Il a dès lors été décidé pour le deuxième tour – alors qu'il avait été prévu d'entendre trois entreprises seulement – d'en entendre six pour avoir plus de Fribourgeois. Malheureusement, à la fin des discussions, il y avait encore un écart de plus de 30% au niveau des points – je dis bien au niveau des points. Ici, et c'est vrai, ce n'est pas la direction de TPF IMMO qui doit procéder par copinage, ce sont des évaluations professionnelles, sérieuses, qui sont arrivées à ces résultats. Evidemment nous aurions préféré travailler avec une entreprise fribourgeoise. Néanmoins, j'aimerais le dire, les collaborateurs de cette société travaillent à Fribourg et ce sont des employés qui sont, pour la plupart, d'après ce que je sais, des habitants de Fribourg. Mais, comme je l'ai dit, la réponse à l'instrument parlementaire viendra par la suite.

Par rapport à tout ce qui est transparence et compréhension des flux, je suis d'accord avec le député Marmier. On travaille – la direction, le conseil d'administration – à la transparence et au rétablissement de la confiance à la suite de cette erreur de publicité. On s'est mis franchement à nu devant les commanditaires, qui ont pu venir, avec leur fiduciaire, voir les comptes des TPF mis en consultation. Donc on fait un travail de rattrapage. Cela dit, il y a eu un dégât d'image, c'est vrai. Aujourd'hui je pense qu'on est dans une situation où on est en train de retrouver cette confiance mais vous le savez tous, c'est plus facile de casser la confiance que de la rétablir. Mais on y travaille. On veut être transparent et je veux croire que la campagne que nous allons faire – et ce sera important – va pouvoir permettre de mieux communiquer. Communiquer ce qui est de la responsabilité des TPF, ce qui est de la responsabilité des commanditaires, car c'est très mal compris dans notre population, je l'ai dit en préambule. C'est aussi difficile à expliquer, mais c'est une opportunité pour moi, cette campagne populaire, que de mieux expliquer les choses, d'apporter cette transparence et de gagner la confiance. En tout cas, la direction des TPF, son conseil d'administration et le Conseil d'Etat vont s'y efforcer.

M. Mesot, je vais être très clair: bien évidemment les TPF – et d'ailleurs c'est la stratégie du propriétaire, c'est les lettres de mission qu'ont reçues les administrateurs qui représentent l'Etat – c'est tout d'abord offrir de la mobilité dans ce canton, de développer la mobilité, une mobilité de qualité. Pour ceci, on a des monitorings. Il faut dire qu'en Suisse, on n'est pas mauvais, mais on est aussi extrêmement exigeant! Certains retards existent, c'est vrai. L'horaire 2025 devrait – avec tous les défauts qu'il a – améliorer cette situation puisqu'il y aura plus de temps d'attente et que si vous avez une minute de retard, ça ne va pas vous freiner d'une heure. Mais je peux vous assurer qu'il y a des suivis, il y a des monitorings qui sont faits,

et qu'il y a une recherche perpétuelle d'amélioration. On est dans un cercle d'amélioration continu mais, effectivement, on peut toujours faire mieux et on va essayer de faire mieux.

Par rapport au développement durable, effectivement, il aurait été bien d'avoir la stratégie. Les TPF, je l'ai dit, dans un contexte extrêmement important doivent développer des quantités d'outils – la numérisation, les finances, les investissements... On y travaille, on a des objectifs très clairs qui sont donnés par l'actionnaire principal et qui sont partagés par le conseil d'administration, notamment en matière de durabilité. Mon collègue a exprimé les taux, les calculs, qui ont déjà été faits à ce niveau-là, je ne peux que les confirmer. Et puis, par rapport aux terrains, cela a été dit je crois, il y a des directives de l'OFT qui sont appliquées.

Enfin, oui, l'entier du financement sera transmis de TPF Holding à TPF TRAFIC. Par contre, c'est important de recapitaliser TPF Holding. Pourquoi? Parce que les différents actionnaires – que ce soit les CFF, la ville ou le canton – sont dans cette société et qu'on veut garder ces proportions, avec quelques actionnaires minoritaires, mais dont le pourcentage a peu d'influence.

Kolly Nicolas (UDC/SVP, SC). Les différents intervenants rejoignent les constatations de la commission parlementaire en lien avec la situation financière de la société TPF, qui interpelle – et c'est un euphémisme. Je constate que les députés restent sur leur faim et annoncent majoritairement accepter ce décret un peu par dépit et sans une confiance et un engouement débordant. Aucune question n'a été adressée au rapporteur de la commission parlementaire. Les groupes ont annoncé entrer en matière, respectivement n'ont pas annoncé combattre l'entrée en matière, celle-ci est donc acceptée tacitement. Au surplus, j'espère que les prises de parole – disons généreuses – des représentants du Conseil d'Etat auront permis de regagner un peu la confiance du Grand Conseil par rapport à la situation actuelle des TPF.

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

Première lecture

I. Acte principal

Art. 1

Peiry Stéphane (UDC/SVP, FV). Pour répondre aux souhaits exprimés par certains d'entre vous, je dépose, avec notre collègue François Ingold, l'amendement suivant. Article 1 alinéa 3 du décret : «Le résultat de la recapitalisation fera l'objet de rapports réguliers à la Commission des finances et de gestion (CFG) du Grand Conseil afin de présenter les résultats de ces investissements d'un point de vue économique et de décarbonation.»

Cela a déjà été évoqué lors des interventions des députés Vuilleumier et Boschung. C'est un souhait, comme je l'ai compris, de la plupart d'entre vous. Je prends note avec satisfaction que le Conseil d'Etat s'y rallie. Je réponds oralement à une question qui m'a été posée lorsque cet amendement a circulé au sein des groupes: l'interlocuteur de la CFG est le Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat fera donc un rapport à la CFG. Les données, les informations, viendront des TPF. Je vous invite à voter l'amendement tel que présenté par François Ingold et moi-même.

Marmier Bruno (VEA/GB, SC). Je remercie les auteurs de cet amendement que je vais soutenir. J'avais l'intention de déposer un amendement qui demandait que la recapitalisation soit faite au niveau de TPF TRAFIC et non de TPF Holding. J'ai renoncé à le faire. Par contre, j'aimerais avoir une précision sur l'un des éléments qui n'a pas tout à fait été clarifié par les représentants du Gouvernement. C'est la question du rythme de la mise à disposition de ce cash, de ces 60 millions de francs. Pourriez-vous nous confirmer que cela ne sera pas un réservoir de trésorerie pour l'ensemble des filiales du groupe, demande qui ne nous aurait pas été soumise ici, mais que ce sera bien au gré et au fur à mesure du développement et des investissements que le capital sera libéré et mis à la disposition de TPF TRAFIC uniquement.

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

Nous nous rallions à la proposition, comme déjà évoqué lors du débat sur l'entrée en matière. Je laisse la parole à mon collègue qui répondra à la question du député Marmier.

Castella Didier, Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts. Il faut savoir que techniquement et financièrement, pour des raisons comptables et de flux financiers, il y aura trois versements de 20 millions de francs vers TPF Holding. Et les fonds qui seront à la disposition de TPF Holding, ce qui permet la recapitalisation en une fois quand même à la prochaine assemblée des actionnaires, seront transmis sans intérêts, sans conditions de remboursement, à TPF Holding pour les investissements à venir. Les investissements à venir – nous avons parlé de 585 millions environ pour TPF TRAFIC –, j'ai essayé de le dire, dépendront aussi des commanditaires. Ces 60 millions seront mis à disposition de TPF TRAFIC dès qu'ils arriveront chez TPF Holding. C'est prévu en trois tranches, sur trois ans, pour des questions de flux de liquidités. Cela permettra d'avoir des taux d'emprunt moins élevés. Cela profitera directement aux commanditaires puisque c'est un peu plus de fonds propres, donc moins d'intérêts.

Kolly Nicolas (UDC/SVP, SC). Pour répondre à la question du député Marmier, conformément à l'article 1 alinéa 2, c'est bien le Conseil d'Etat qui aura la compétence de régler les modalités de cette augmentation du capital-actions et des versements. Le message du Conseil d'Etat prévoit que cela est versé en trois tranches de 20 millions. Cela est mentionné au bas de la page 9 du message. Le Conseil d'Etat pourra adapter, je l'imagine, en fonction des investissements, ces libérations de fonds.

L'amendement proposé n'a pas été soumis, ni examiné, par la commission parlementaire. Je ne peux donc formellement prendre position sur celui-ci. Cependant, l'amendement proposé permet au premier pouvoir, qui est le Grand Conseil, de prendre ses responsabilités en lien avec ses prérogatives constitutionnelles de haute surveillance. Cet accompagnement de la CFG afin d'obtenir un monitoring de ces investissements devra se faire, bien évidemment, dans un esprit de collaboration avec le Conseil d'Etat et non contre celui-ci dans un esprit unique de contrôle. Au vu des interrogations financières des membres de la commission ainsi que de l'absence de données précises en lien avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, que j'ai rappelés lors de ma prise de parole sur mon entrée en matière, je pense que la proposition des députés membres de la CFG Peiry et Ingold est bienvenue et, à titre personnel, je vous invite à l'accepter.

> Au vote, l'amendement Peiry/Ingold est accepté par 91 voix contre 0. Il n'y a pas d'abstention.

> Modifié selon l'amendement Peiry/Ingold.

Ont voté en faveur de l'amendement Peiry/Ingold:

Aebischer Susanne (LA,Le Centre/Die Mitte), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Altermatt Bernhard (FV,Le Centre/Die Mitte), Baeriswyl Laurent (SE,Le Centre/Die Mitte), Bapst Pierre-Alain (SC,PLR/PVL / FDP/GLP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Barras Eric (GR,UDC/SVP), Baschung Carole (LA,Le Centre/Die Mitte), Berset Christel (FV,PS/SP), Berset Alexandre (SC,VEA/GB), Bonny David (SC,PS/SP), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Boschung Bruno (SE,Le Centre/Die Mitte), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bündel Daniel (SE,Le Centre/Die Mitte), Chardonnens Christophe (BR,PLR/PVL / FDP/GLP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Clément Christian (SC,Le Centre/Die Mitte), Clément Bruno (GR,VEA/GB), Collomb Eric (BR,Le Centre/Die Mitte), Dafflon Hubert (SC,Le Centre/Die Mitte), Defferrard Francine (SC,Le Centre/Die Mitte), Dietrich Laurent (FV,Le Centre/Die Mitte), Doutaz Jean-Pierre (GR,Le Centre/Die Mitte), Dumas Jacques (GL,UDC/SVP), Dupré Lucas (GL,UDC/SVP), Emonet Gaëtan (VE,PS/SP), Esseiva Catherine (LA,PLR/PVL / FDP/GLP), Fahrni Marc (VE,UDC/SVP), Fattebert David (GL,Le Centre/Die Mitte), Freiburghaus Andreas (SE,PLR/PVL / FDP/GLP), Galley Liliane (FV,VEA/GB), Genoud (Braillard) François (VE,Le Centre/Die Mitte), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VEA/GB), Glauser Fritz (GL,PLR/PVL / FDP/GLP), Grandgirard Pierre-André (BR,Le Centre/Die Mitte), Hauswirth Urs (SE,PS/SP), Hayoz Helfer Regula (LA,VEA/GB), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Ingold François (FV,VEA/GB), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Julmy Markus (SE,Le Centre/Die Mitte), Kehl Roland (SE,VEA/GB), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Lauber Pascal (GR,PLR/PVL / FDP/GLP), Lepori Sandra (SC,PLR/PVL / FDP/GLP), Levrat Marie (GR,PS/SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VEA/GB), Marmier Bruno (SC,VEA/GB), Menétrey Lucie (SC,PS/SP), Menoud-Baldi Luana (GL,Le Centre/Die Mitte), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,Le Centre/Die Mitte), Michel Pascale (SC,PS/SP), Michellod Savio (VE,PLR/PVL / FDP/GLP), Morand Jacques (GR,PLR/PVL / FDP/GLP), Morel Bertrand (SC,Le Centre/Die Mitte), Papaux David (FV,UDC/SVP), Pasquier Nicolas (GR,VEA/GB), Pauchard Marc (VE,Le Centre/Die Mitte), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Raetzo Carole (BR,VEA/GB), Raetzo Tina (BR,VEA/GB), Remy-Ruffieux Annick (GR,Le Centre/Die Mitte), Repond Brice (GR,PLR/PVL / FDP/GLP), Rey Alizée (SC,PS/SP), Rey Benoît (FV,VEA/GB), Riedo Bruno (SE,UDC/SVP), Robatel Pauline (GL,PLR/PVL / FDP/GLP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roulin Daphné (GL,VEA/GB), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/PVL / FDP/GLP), Savoy Françoise (SC,PS/SP), Schmid Ralph Alexander (LA,VEA/GB), Schnewly Achim (SE,UDC/SVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/PVL / FDP/GLP), Schwaller-Merkle Esther (SE,Le Centre/Die Mitte), Senti Julia (LA,PS/SP), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Stöckli Markus (SE,VEA/GB), Sudan Stéphane (GR,Le Centre/Die Mitte), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Thévoz Ivan (BR,UDC/SVP), Vial Pierre (VE,PS/SP), Vuilleumier Julien (FV,VEA/GB), Wüthrich Peter (BR,PLR/PVL / FDP/GLP), Zamofing Dominique (SC,Le Centre/Die Mitte), Zurich Simon (FV,PS/SP). *Total: 91.*

Art. 2

> Adopté.

Art. 3

> Adopté.

II. Modifications accessoires

> Adopté.

III. Abrogations accessoires

> Adopté.

IV. Clauses finales

Kolly Nicolas (*UDC/SVP, SC*). Cet article prévoit que ce décret est soumis au referendum financier obligatoire.

Bonny David (*PS/SP, SC*). J'interviens en tant que syndic de la commune de Prez, avec une forte pression et demande du Conseil général.

Cet objet sera mis en votation populaire et il faudra convaincre la population. Je souhaiterais signaler que le Service des communes avait poussé la commune de Prez vers une fusion. La problématique de l'ancienne commune de Corserey était connue. Les trois anciennes communes sont à ce jour réunies: Corserey, Noréaz et Prez-vers-Noréaz. Nous intervenons de manière récurrente auprès du Conseil d'Etat pour obtenir, de manière uniforme, une seule compagnie de transports publics dans notre commune, les TPF. En effet, bien que nous soyons trois villages, nous n'arrivons pas à avoir une ligne qui réunirait les trois villages. Nous avons une ligne TPF pour Noréaz et La Poste, qui nous pose par ailleurs de nombreux problèmes, entre Prez-vers-Noréaz et Corserey. Dès lors, nous demandons de ne plus attribuer la concession des transports publics à La Poste mais plutôt aux TPF. Je motiverai ensuite ma population à voter ce décret – j'espère qu'il passera –, mais nous demandons aussi au Conseil d'Etat de faire un effort pour nous attribuer uniquement les Transports publics fribourgeois sur notre commune.

Steiert Jean-François, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement. J'ai pris note de la demande de Prez, pendante depuis un certain temps. Je pars du principe que beaucoup de communes ont régulièrement des demandes, parfois récurrentes, qui tardent à être traitées.

Le choix des compagnies est basé sur des conventions qui s'étalent sur plusieurs années et qui ne peuvent être interrompues d'un jour à l'autre. Je recommande par ailleurs au député Bonny de régler ce genre de questions en bilatérale plutôt qu'en plénum dans un débat sur la recapitalisation des TPF. Je pars du principe que la plupart d'entre vous auraient des revendications communales à ce sujet à faire valoir.

> Adopté.

Titre et préambule

> Adopté.

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

Deuxième lecture

I. Acte principal

> Confirmation de la première lecture.

II. Modifications accessoires

> Confirmation de la première lecture.

III. Abrogations accessoires

> Confirmation de la première lecture.

IV. Clauses finales

> Confirmation de la première lecture.

Titre et préambule

> Confirmation de la première lecture.

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

Vote final

> Au vote final, ce projet de décret est adopté dans son ensemble, tel qu'il sort des délibérations, par 83 voix contre 13. Il y a 1 abstention.

Ont voté en faveur du décret:

Aebischer Susanne (LA,Le Centre/Die Mitte), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Altermatt Bernhard (FV,Le Centre/Die Mitte), Baeriswyl Laurent (SE,Le Centre/Die Mitte), Bapst Pierre-Alain (SC,PLR/PVL / FDP/GLP), Baschung Carole (LA,Le Centre/Die Mitte), Beaud Catherine (GR,Le Centre/Die Mitte), Berset Christel (FV,PS/SP), Berset Alexandre (SC,VEA/GB), Bonny David (SC,PS/SP), Boschung Bruno (SE,Le Centre/Die Mitte), Brodard Claude (SC,PLR/PVL / FDP/GLP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Bürdel Daniel (SE,Le Centre/Die Mitte), Chardonnens Christophe (BR,PLR/PVL / FDP/GLP), Clément Christian (SC,Le Centre/Die Mitte), Clément Bruno (GR,VEA/GB), Collomb Eric (BR,Le Centre/Die Mitte), Cotting Charly (SC,PLR/PVL / FDP/GLP), Dafflon Hubert (SC,Le Centre/Die Mitte), Defferrard Francine (SC,Le Centre/Die Mitte), Dietrich Laurent (FV,Le Centre/Die Mitte), Dorthe Sébastien (SC,PLR/PVL / FDP/GLP), Doutaz Jean-Pierre (GR,Le Centre/Die Mitte), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Esseiva Catherine (LA,PLR/PVL / FDP/GLP), Fattebert David (GL,Le Centre/Die Mitte), Freiburghaus Andreas (SE,PLR/PVL / FDP/GLP), Galley Liliane (FV,VEA/GB), Genoud (Brillard) François (VE,Le Centre/Die Mitte), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VEA/GB), Glauser Fritz (GL,PLR/PVL / FDP/GLP), Grandgirard Pierre-André (BR,Le Centre/Die Mitte), Hauswirth Urs (SE,PS/SP), Hayoz Helfer Regula (LA,VEA/GB), Ingold François (FV,VEA/GB), Jakob Christine (LA,PLR/PVL / FDP/GLP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Julmy Markus (SE,Le Centre/Die Mitte), Kehl Roland (SE,VEA/GB), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Lauber Pascal (GR,PLR/PVL / FDP/GLP), Lepori Sandra (SC,PLR/PVL / FDP/GLP), Levrat Marie (GR,PS/SP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VEA/GB), Marmier Bruno (SC,VEA/GB), Menétrey Lucie (SC,PS/SP), Menoud-Baldi Luana (GL,Le Centre/Die Mitte), Meyer Loetscher Anne (BR,Le Centre/Die Mitte), Michel Pascale (SC,PS/SP), Michellod Savio (VE,PLR/PVL / FDP/GLP), Morand Jacques (GR,PLR/PVL / FDP/GLP), Morel Bertrand (SC,Le Centre/Die Mitte), Pasquier Nicolas (GR,VEA/GB), Pauchard Marc (VE,Le Centre/Die Mitte), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Raetzo Carole (BR,VEA/GB), Raetzo Tina (BR,VEA/GB), Remy-Ruffieux Annick (GR,Le Centre/Die Mitte), Repond Brice (GR,PLR/PVL / FDP/GLP), Rey Alizée (SC,PS/SP), Rey Benoît (FV,VEA/GB), Robatel Pauline (GL,PLR/PVL / FDP/GLP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Roulin Daphné (GL,VEA/GB), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/PVL / FDP/GLP), Savoy Françoise (SC,PS/SP), Schmid Ralph Alexander (LA,VEA/GB), Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/PVL / FDP/GLP), Schwaller-Merkle Esther (SE,Le Centre/Die Mitte), Schwander Susanne (LA,PLR/PVL / FDP/GLP), Senti Julia (LA,PS/SP), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Stöckli Markus (SE,VEA/GB), Sudan Stéphane (GR,Le Centre/Die Mitte), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Vial Pierre (VE,PS/SP), Vuilleumier Julien (FV,VEA/GB), Wüthrich Peter (BR,PLR/PVL / FDP/GLP), Zamofing Dominique (SC,Le Centre/Die Mitte), Zurich Simon (FV,PS/SP). *Total: 83.*

Ont voté contre:

Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Barras Eric (GR,UDC/SVP), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Dumas Jacques (GL,UDC/SVP), Dupré Lucas (GL,UDC/SVP), Fahrni Marc (VE,UDC/SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Papaux David (FV,UDC/SVP), Riedo Bruno (SE,UDC/SVP), Thévoz Ivan (BR,UDC/SVP). *Total: 13.*

S'est abstenu:

Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP). *Total: 1.*