GRAND CONSEIL POSTULAT

Jean-Daniel Wicht / André Ackermann, députés		P2050.09
Contrôle des coûts et des prestations des entreprises de transports publics		DEE
		Cosignataires: 11
Reçu SGC: 16.02.09	Transmis CHA: 19.02.09*	Parution BGC: fév. 2009

Dépôt

Par ce postulat, nous demandons au Conseil d'Etat d'établir un rapport concernant les moyens mis en oeuvre pour contrôler et vérifier le rapport qualité/prix des prestations financées par les collectivités publiques en matière de transports publics.

Développement

La loi du 20 septembre 1994 sur les transports indique dans son article 33 que « *l'Etat n'alloue des contributions financières à des entreprises de transports que si elles sont gérées efficacement et si elles pratiquent des tarifs adaptés aux objectifs de la politique des transports* ».

La loi fédérale sur les transports publics fixe dans son article 8 que « *les prestations supplémentaires demandées par les collectivités publiques doivent être indemnisées complètement* ». Si on interprète cette règle, une collectivité publique devrait payer les coûts réels, ni plus ni moins.

Actuellement, le sentiment de certains édiles communaux et de personnes négociant avec les TPF est plutôt négatif. Il existe des tensions lorsqu'il s'agit de définir le coût d'une prestation demandée par une collectivité publique. L'année dernière, une analyse financière commandée par la CUTAF, contestée par les TPF, estimait les surcoûts pour l'agglomération de Fribourg entre 2 et 3 millions de francs par an. Dans l'intervalle, un accord raisonnable a été trouvé pour l'offre 2009.

Néanmoins, des voix demandent d'ouvrir le marché. Pourtant, ce serait une erreur de mettre en concurrence une entreprise d'Etat qui fonctionne bien avec d'autres entreprises privées.

Malgré tout, plusieurs cas montrent que lorsqu'une offre est demandée à une entreprise concurrente, les prix offerts par cette dernière sont plus favorables. Ces informations contribuent à accroître le sentiment de malaise. Que croire ? Qui croire ? La transparence des coûts, une méthodologie de calcul du prix au kilomètre permettraient de créer le climat de confiance qui fait défaut actuellement.
Pour de nombreux politiques, le fait qu'une entreprise financée de manière importante par les collectivités publiques réalise un « cash flow » aussi élevé est quelque peu paradoxal.
Certes, les postulants ne remettent pas en cause le travail de qualité effectué par l'entreprise et les nombreux collaborateurs des TPF au service de la population de ce canton, mais ils souhaitent vivement une meilleure collaboration entre la Direction de l'entreprise et les représentants des communes afin de créer un véritable partenariat fondé sur la confiance.

* date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

Les postulants souhaitent que le rapport réponde notamment aux questions suivantes:

1. Les subventions allouées aux entreprises de transports sont-elles liées à des performances à atteindre comme par exemple un nombre minimum de passagers à transporter en une année ?

2. A quel intervalle les éventuelles exigences fixées sont-elles revues ?

3. Quelle est la stratégie du Conseil d'Etat dans la définition des aides apportées au TPF (hauteur du montant alloué, révision annuelle, en fonction des bénéfices, etc.) ?

4. Quelle est l'influence du Conseil d'Etat dans la fixation des coûts pour les usagers ?

5. On doit se réjouir que la Société Anonyme TPF, dont l'Etat est l'actionnaire majoritaire, soit en très bonne santé financière. Quelle stratégie, selon le Conseil d'Etat, devrait adopter l'entreprise à moyen terme dans les domaines suivants:
   - provisions et réserves
   - coûts pour les usagers

6. Que peut faire le Conseil d'Etat, en tant qu'actionnaire majoritaire des TPF, pour améliorer la transparence de l'information pour les prestations financées par les collectivités publiques?

* * *