

**Postulat du Groupe UDC et consorts pour un pour un prêt permettant le financement des adaptations ferroviaires et autoroutières indispensables sur l'arc lémanique**

*Développement*

Le groupe UDC Vaud demande au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité d'octroyer jusqu'à concurrence de 1 milliard de francs un prêt à la Confédération dans le but de permettre les financements de la réalisation de la 3e voie CFF entre Lausanne et Genève et l'amélioration de la liaison routière entre Lausanne et Genève.

**Développement**

Au cours de ces dernières années, l'absence de vision du porteur du dossier des transports publics, soit la direction des infrastructures au sein du Conseil d'Etat vaudois, est aujourd'hui dommageable pour notre canton. Ce manque de réalisme n'a pas permis au Canton de Vaud de se positionner correctement dans l'amélioration de son réseau de transports publics, notamment dans le cadre de la réalisation rapide de la 3e voie entre Lausanne et Genève. Malgré un grand battage médiatique de certains représentants vaudois au sein des Chambres fédérales, la réalisation de ce projet ne figure pas dans les priorités au niveau des investissements de la Confédération. En fonction de la croissance démographique de l'arc lémanique et de ses besoins réels rapides au niveau des infrastructures routières et ferroviaires, notre canton se doit de réagir et fixer des priorités. Nous pensons que le Canton de Vaud, à l'exemple du canton de Zurich concernant la réalisation de son réseau RER, doit étudier la possibilité de permettre la réalisation rapide de cette infrastructure. Nous demandons l'étude de la possibilité d'octroi d'un prêt jusqu'à concurrence de 500 millions de francs du Canton de Vaud à la Confédération, en accord avec cette dernière, afin de permettre la réalisation de la 3e voie entre Lausanne et Genève.

Par ailleurs, nous souhaitons également que le canton apporte une solution à la liaison routière entre Lausanne et Genève par l'octroi d'un prêt équivalent de 500 millions de francs.

Aujourd'hui, les études objectives montrent que le Canton de Vaud ne peut se passer de l'amélioration des ses deux infrastructures prioritaires.

Le Canton de Vaud devrait, en parallèle, s'approcher des communes concernées afin d'étudier une participation de ces dernières à l'octroi de ce prêt.

Je demande la transmission de ce postulat à une commission.

Lausanne, le 8 avril 2008.

(Signé) *Pour le groupe UDC : Claude-Eric Dufour  
et 23 cosignataires*

**M. Claude-Eric Dufour** : — Non, l'UDC ne fait pas comme les autres... (*Rumeurs.*) Non, l'UDC n'a pas signé le postulat précédent ! Non, le groupe UDC ne refuse pas parce qu'il aime être dans l'opposition. Je pourrais répondre à M. Surer que oui, nous rejoignons les autres groupes pour dire qu'il faut faire quelque chose. C'est même absolument nécessaire. Oui, il faut faire un geste financier. Je tiens à relever que le montant articulé dans notre postulat est le même pour ce qui concerne la troisième voie CFF que dans celui qui vient d'être présenté. C'est un sujet qui nous tient aussi à cœur. Du reste, nous avons déjà déposé plusieurs postulats et d'autres types d'interventions. Nous avons aussi réagi, lors de la défense

du programme de législature, concernant cette question.

En revanche, nous avons la conviction qu'il y a mieux à faire. Certains considèrent l'UDC comme arrogante, nous pensons que notre position l'est justement beaucoup moins que celle des auteurs du postulat qui vient d'être traité : tant le dossier ferroviaire que le dossier autoroutier sont de compétence fédérale. En proposant un préfinancement, les Vaudois disent à Berne qu'ils ne tiennent pas compte de ses priorités et qu'ils prennent sur eux d'entreprendre le travail, avec tout ce que cela peut provoquer comme réactions de la part de membres des Chambres fédérales provenant d'autres cantons et connaissant peu l'urgence de nos besoins.

En proposant un prêt, au contraire, ils viennent négocier en montrant qu'ils sont conscients des difficultés budgétaires fédérales liées à d'autres engagements mais que, pour eux, il est indispensable d'entreprendre des travaux plus rapidement que ce que prévoient et planifient les offices fédéraux concernés.

D'autre part, il faut savoir que le chapitre du dossier ferroviaire est, en principe, provisoirement clos pour les Chambres fédérales alors que celui des axes routiers est en chantier. Zurich, qui est très bien équipé en transports publics, ne s'y est pas trompé et a demandé des fonds pour son contournement autoroutier dans le courant de l'année passée, lesquels fonds sont déjà partiellement acquis.

Si nous ne manifestons pas clairement nos besoins lorsque le train passe, comment reprocher par la suite un traitement de faveur, pour Zurich entre autres ? Le message politique transmis par le premier postulat pourrait très bien être compris par Berne comme une absence de besoins pour ce qui concerne les axes autoroutiers de l'arc lémanique, en tout cas à court terme, ce qui nous paraît totalement faux.

Une recapitalisation récente à hauteur de 1,25 milliard nous a très bien réussi. Peut-être sommes-nous appelés à proposer un prêt à la Confédération à hauteur approximative de 1 milliard. Et pourquoi ne pas demander un geste similaire à nos voisins genevois ?

Samedi dernier, devant l'ensemble des autorités communales du district de Nyon, le conseiller d'Etat Leuba a pu sentir à quel point le problème est réel. Une résolution en faveur de l'ensemble des infrastructures de transports et, plus particulièrement, de l'offre CFF et des bus régionaux a été déposée. Elle est déjà signée par plus de 320 élus parmi les autorités des 47 communes du district et elle lui sera bientôt transmise. La récolte de signatures se poursuit dans les communes. M. Leuba a relevé que ce problème, qui dépasse les intérêts de la Côte, est particulièrement exacerbé dans cette région. Là, nous sommes partants et nous signons. Je me réjouis donc de pouvoir confronter ce postulat au précédent. J'aurais souhaité pouvoir proposer qu'il soit examiné par la même commission, mais nous ne voulons pas faire obstruction à l'avancement de nos projets et de nos besoins. C'est dans ce sens que je demande qu'il soit transmis, lui aussi, directement au Conseil d'Etat.

La discussion est ouverte.

**M. Grégoire Junod :** — J'aimerais vous donner lecture d'un extrait d'une motion déposée au Conseil national le 23 mars 2007 par André Bugnon : "A l'heure où cinq jours sur sept l'autoroute A1 est à saturation depuis Allaman jusqu'à Lausanne, il convient de prendre les dispositions qui s'imposent pour permettre d'éviter la réalisation d'une nouvelle autoroute coûteuse (bien plus coûteuse que la réalisation d'une troisième voie) entre Allaman et Villars-Sainte-Croix comme le projettent déjà certains. Seule la réalisation d'une troisième voie CFF permettrait d'éviter ou de retarder le plus longtemps possible cette nouvelle construction routière. De plus, la réalisation d'un réseau de transports publics performant à la place d'une réalisation routière permettra d'éviter l'émission de grandes quantités de CO2 et autres gaz

nocifs et particules. A l'heure où notre pays peine à atteindre les objectifs des accords de Kyoto nous ne pouvons pas nous permettre des erreurs de planification." Et plus loin : "Il est indispensable d'inciter la population à prendre encore plus les transports publics à la place de la voiture et seul un réseau performant peut permettre d'atteindre cet objectif." Ce texte déposé par André Bugnon a reçu la signature de Jean Fattebert, de Guy Parmelin et de Pierre-François Veillon ainsi que de l'essentiel des élus vaudois aux Chambres fédérales.

Je propose à l'UDC vaudoise de discuter de cette question avec ses élus fédéraux et je souhaite que cette motion soit renvoyée en commission.

**M. Frédéric Borloz :** — Si nous nous retrouvons totalement dans ce que vient de développer M. Dufour — ses propos ne sont d'ailleurs pas sans intérêt — je dois dire ma perplexité, au niveau de l'intention, devant le texte de son postulat. En effet, demander 1 milliard de prêt, de cette manière, est un peu simpliste. Ce n'est pas arrogant, contrairement à ce qu'il a dit lui-même. C'est simpliste. On ne peut, d'un côté, exiger que la dette de l'Etat diminue et, à la première occasion, sans hésiter un seul instant, proposer de prêter 1 milliard à la Confédération. Notre système fédéraliste comporte des processus de financement, assez clairement définis, à différents niveaux. Un postulat a été déposé concernant la troisième voie CFF. Il n'y a pas de raison de ne pas suivre un texte intelligemment rédigé ; ce serait émettre une réserve quant à l'intelligence de ses auteurs. La question de la demande pressante du Grand Conseil au Conseil d'Etat concernant la troisième voie CFF a donc été réglée par ce postulat. Mais pour la voie routière, la proposition de prêt que fait l'UDC au travers de son postulat ne répond pas à cette demande.

Ce postulat me semble inadéquat. Concernant la troisième voie routière, le groupe radical reviendra sur cette question pour demander au Conseil d'Etat — dans la même démarche que pour la troisième voie CFF — d'être constructif au lieu de lancer simplement l'argent par la fenêtre. Il faut être conscient d'une chose : en termes de financements, d'infrastructures, la Confédération n'est pas du tout en manque de moyens. Pour ces financements, des fonds sont à disposition qui sont principalement approvisionnés par la route — taxe autoroutière, taxe essence, etc. Donc, de la part de l'UDC, à mon avis, c'est un coup d'épée dans l'eau. Malheureusement en l'occurrence, elle est à côté du sujet. Cette troisième voie n'est pas un problème de financement mais de décision politique.

Nous reviendrons avec un postulat demandant clairement au Conseil d'Etat quel est le cheminement à suivre et ce qu'il entend faire pour que des décisions politiques soient prises. Je ne combats pas d'emblée ce postulat parce que, dans l'intention, nous nous rejoignons mais, compte tenu de la complexité de la question, je propose de le renvoyer en commission.

**M. Marc-Olivier Buffat :** — Je suis d'accord avec ces propos et j'ajoute que si nous voulons avoir une chance d'être entendus à Berne, il faut être unis sur les priorités que nous entendons donner. Il faut aussi parfois écouter la voix du peuple. On peut l'entendre aujourd'hui grâce au journal 24 heures : en page 19, un lecteur du Mont-sur-Lausanne décrit le gymkhana qu'il a dû faire avec les transports publics pour se rendre à l'aéroport et il termine son article — ce n'est pas inintéressant — comme suit : "La prochaine fois, j'aurai, je le pense, quelques hésitations à prendre le train en pensant à la somme que j'aurais économisée en utilisant ma voiture !" Voilà le genre de raisonnement tenu par le citoyen lambda aujourd'hui. C'est pourquoi nous pensons que donner une impulsion forte à l'étude de cette troisième voie est une priorité.

Je suis perplexe au sujet des propos tenus tout à l'heure par le conseiller d'Etat, car ce discours, nous l'entendons depuis un an ou deux. Il nous remercie de notre soutien, nous en prenons acte. En revanche, il me semble que ce postulat lui demande d'agir, d'anticiper et d'avoir surtout la politique proactive que nous attendons depuis longtemps.

**M. Philippe Martinet** : — Comme j'ai entendu notre collègue Dufour samedi dernier à Rolle, j'aimerais avertir le plénum qu'il y a un risque de dérive. Il y a trois ans, peut-être ne parlait-on que de la troisième voie CFF ; plus récemment, on s'est mis à penser un peu plus globalement en intégrant les transports individuels — le réseau routier — et en imaginant des transports combinés. Mais dans son intervention à Rolle, face à plus de 400 élus de la région, M. Dufour a fait preuve d'un certain fatalisme, disant qu'il était trop tard pour la troisième voie CFF, proposant dès lors de "tout miser" sur la troisième voie autoroutière, en invoquant le fait que, de ce côté-là, il y avait peut-être encore de l'argent à prendre. Pour moi, c'est une dérive par rapport aux intentions initiales du projet.

On observe aussi une sorte d'acharnement — mon préopinant en est la preuve — à trouver un bouc émissaire au motif que le Département des infrastructures ne serait pas assez proactif. Or nous pourrions nous interroger sur le bilan de la précédente législature de notre délégation aux Chambres fédérales, voire sur les soutiens donnés aux initiatives de Mme Géraldine Savary à propos de la Commission des transports, au cours de la présente session à Berne ! L'heure n'est pas à la recherche de coupables mais à l'étude de solutions — et de solutions intégrant tous les flux de trafic.

**M. Jean-Marie Surer** : — Monsieur Dufour, je vous cite. Vous dites "Oui, nous rejoignons les autres pour dire qu'il faut faire quelque chose." Je suis un peu perplexe en constatant que, lors du postulat précédent, vous vous êtes abstenu, voire même que vous avez refusé qu'il soit renvoyé au Conseil d'Etat. Vous dites "Non, l'UDC n'est pas arrogante." Je dirai : "Oui, l'UDC est un peu sotté, dans ce dossier." (*Rires.*) La population attend que nous soyons unis autour de ce dossier qui concerne tous les Vaudois et que nous soyons au-dessus des partis politiques, j'en suis absolument convaincu. La photo de M. Bugnon était même publiée il y a deux mois dans le journal l'Hebdo à propos du problème des troisièmes voies autoroutière et CFF ; il y figurait avec d'autres élus nationaux, tous partis confondus. Votre proposition de prêt est intéressante ; en soi, je n'y suis pas du tout opposé. Elle aurait certainement pu être intégrée dans un postulat interparlementaire pour tous les groupes. Quant à la troisième voie autoroutière, elle aurait peut-être pu faire l'objet d'un autre postulat, de tous les groupes parlementaires également.

Ce n'est qu'un postulat, monsieur Dufour, je serai beau joueur. Je propose, comme vous, de le renvoyer directement au Conseil d'Etat, qui pourra le traiter ensemble avec le précédent ; cela me semble cohérent. Au nom de l'union sacrée de Vaudois, renvoyez ce postulat au Conseil d'Etat.

**M. Pierre-Yves Rapaz** : — Je tiens d'abord à remercier M. Junod de nous indiquer comment l'UDC doit faire de la politique. Mais, vu nos derniers résultats, ses conseils sont un peu tardifs et nos résultats sont suffisamment bons pour penser que nous ne sommes pas trop mauvais au niveau politique UDC. (*Rires.*)

Par ce postulat, nous demandons au Conseil d'Etat de prendre langue avec nos instances fédérales, et nous ne voulons pas faire de cogestion. Mais laissons les portes ouvertes pour étudier les deux variantes — routière et ferroviaire — et lorsque le Conseil d'Etat aura tranché, nous nous prononcerons en toute connaissance de cause.

Monsieur Martinet, inutile de chercher un bouc émissaire. Les résultats des comptes 2007 le démontrent : pour ce qui est des investissements, le Département des infrastructures n'a pas été bon.

Monsieur Borloz, il peut être utile et intelligent d'augmenter notre dette par un prêt qui sera remboursé avec garantie, lui, plutôt que d'augmenter notre dette par des charges récurrentes.

L'exercice de la BCV nous l'a démontré.

Monsieur Surer enfin, c'est moi qui ai refusé que le postulat précédent soit renvoyé directement au Conseil d'Etat. Excusez-moi, à ce propos, pour mon arrivée tardive à la séance d'aujourd'hui, retard dont la cause pourrait être imputable au fait qu'il manque une troisième voie pour l'est vaudois, un bouchon famaneux s'étant formé sur cette autoroute aussi !

Nous pensions qu'il aurait été beaucoup plus sage que ces deux postulats soient renvoyés en commission pour étude, afin de déboucher peut-être sur un consensus interparlementaire plutôt que sur un préfinancement comme le demandait le postulat précédent. Cette situation rappelle celle du m2, que M. Biéler voulait préfinancer par le canton seulement ; grâce à la motion de notre collègue Delacour, qui l'a bloqué momentanément, nous avons réussi à obtenir quelque chose de la Confédération avec des parlementaires fédéraux. Si nous avions suivi M. Biéler dans sa première proposition de préfinancement par le canton seul, nous n'aurions rien vu des 180 millions de la Confédération. Merci de renvoyer ce postulat en commission.

**M. Michele Mossi :** — Je rejoins tout à fait les propos de mes collègues, sauf ceux des UDC. Nous avons en effet un réel problème de mobilité avec l'axe Genève-Lausanne et nous sommes dans l'obligation, aujourd'hui, de trouver une solution dont l'application et les résultats ne seront pas pour demain mais se concrétiseront dans une dizaine d'années au minimum. C'est une solution à long terme qui ne peut pas se réaliser d'un coup de baguette magique mais avec le temps. Il me paraît indispensable de ne pas mettre deux projets en concurrence et sur le même plan concernant le financement. L'UDC prévoit 500 millions pour l'un et pour l'autre. Il est indispensable de faire un choix vers une mobilité durable pour le futur et d'être tous unis derrière un projet ferroviaire qui nous offre des solutions à long terme, nous relie au réseau à grande vitesse français et au développement du réseau en Suisse. Je souhaite donc que ce postulat soit renvoyé en commission.

**Mme Sandrine Bavaud :** — Il me semble important de revenir sur les propos du député Rapaz. En effet, les investissements prévus pour 2007 n'ont pu être tous réalisés et c'est le chef du Département des infrastructures qui est accusé. Je le déplore, puisque nous avons entendu le conseiller d'Etat Broulis indiquer que ce département n'était pas le seul concerné et que, par ailleurs, la cause de ces non-investissements était due notamment à certaines oppositions. Quoi qu'il en soit, je regrette que l'UDC tire à sa propre corde. En effet, si chacun en fait autant, nous ne pourrons avancer. Pour quelle raison l'UDC parle-t-elle de développement durable alors que, avec ce postulat, elle va complètement en sens inverse ? Il est évident que si nous construisions une troisième voie autoroutière, nous ne pourrions pas atteindre les objectifs de Kyoto. Refusons cette proposition de l'UDC.

**M. Jean-Michel Favez :** — Je crois avoir mal compris l'intervention de notre collègue Rapaz. Faut-il comprendre de ses conclusions que l'UDC demande une troisième voie autoroutière entre Bex et Lausanne aussi, de manière à ce que son chef de groupe arrive à l'heure au Grand Conseil ? (*Rires.*)

**Mme Claudine Dind :** — J'ai entendu dernièrement un responsable de l'Office fédéral des routes (OFROU) reconnaître qu'il était impossible d'élargir l'autoroute lémanique mais qu'il fallait plutôt arriver à une régulation du trafic. Comment le réguler et améliorer la situation ? Je pense qu'une solution à long terme ne pourra être trouvée grâce aux 500 millions qui seraient prêtés à la Confédération. Je vous engage à transmettre ce postulat au Conseil d'Etat.

**M. Grégoire Junod :** — Je réponds à M. Rapaz. Loin de nous l'idée de donner une leçon de politique à l'UDC ni de contester les nombreuses voix qu'elle a obtenues aux dernières

élections. Je demandais simplement si les électeurs qui avaient fait confiance à l'UDC aux dernières élections fédérales l'avaient fait sur la base des projets des Vaudois effectivement élus aux Chambres fédérales, projets qui demandent la réalisation de la troisième voie CFF pour éviter de nouveaux aménagements autoroutiers, ou s'ils l'avaient fait sur la base du programme défendu aujourd'hui par l'UDC ici-même. C'est cette seule clarification que je souhaite obtenir, je ne conteste en rien les voix obtenues par l'UDC.

**M. Eric Bonjour :** — M. Marthaler a répondu aux journaux à propos de ces deux postulats. Or notre position semble plus en phase avec sa réponse, dans laquelle il déclare que la proposition des autres groupes ne devrait pas être suivie.

Par ailleurs, mis à part les automobilistes et usagers des CFF, je demande que ceux qui ont des intérêts dans tel ou tel transport l'annoncent.

Enfin, plusieurs d'entre vous ont pris exemple sur André Bugnon qui s'est exprimé à Berne en demandant de favoriser la troisième voie CFF. Le groupe UDC ne demande pas de faire passer l'un des ces deux investissements avant l'autre, il dit simplement qu'il ne faut pas oublier l'un par rapport à l'autre. Nous demandons deux prêts à la Confédération d'un demi milliard chacun pour faire avancer les choses pour chaque projet. Contrairement à ce que vous pensez, il n'y a pas que des usagers des CFF dans ce canton. Jusqu'à preuve du contraire, il n'est pas plat comme la Hollande et les infrastructures n'y sont pas si faciles à installer. Le jeu politique étant là pour le faire, je vous demande de prendre acte de notre proposition, de la renvoyer au Conseil d'Etat et je souhaite que M. Marthaler nous apporte ses considérations. Je lui demande de prendre aussi en compte l'opinion des usagers des autoroutes, qui parcourent beaucoup de kilomètres. Les infrastructures doivent absolument être combinées et il ne faut pas se focaliser sur la troisième voie CFF seule — je le regrette — même au niveau fédéral.

**Mme Claudine Dind :** — Je précise que, dans le feu de la discussion, je me suis trompée : ce n'est pas au Conseil d'Etat que je demande de renvoyer ce postulat mais, comme tous les Verts, à une commission.

**M. Claude-Eric Dufour :** — Je reviens sur les propos de M. Junod. Sans refaire un débat de commission, je suis très favorable à la prise de position de M. Bugnon et de ses collègues. Je suis très content qu'il manifeste par là son soutien à la troisième voie CFF. C'est aussi notre position. Je constate qu'il a mis toute son énergie à soutenir le projet CFF mais que, malgré ce soutien, la réponse à Berne fut négative, ce qui se traduit aujourd'hui par la situation que nous connaissons. Or si le dossier routier se met en chantier et que nous ne bougeons pas, nous aurons à courir après des crédits que nous n'obtiendrons pas, ou alors nous devons faire un préfinancement. C'est uniquement dans ce sens, pour essayer d'utiliser au bon moment les demandes qui viennent de notre côté, pour donner une impulsion favorable, que nous déposons ce postulat. Ce n'est pas du tout pour contrer la proposition faite par l'ensemble des groupes. Je tiens à relever qu'il n'y a pas de justification particulière aux 500 millions demandés ; nous avons arrêté ce montant parce que nous souhaitons une égalité de traitement, pour éviter de nous mettre en porte-à-faux par rapport à votre proposition. Ce postulat offre de la souplesse quant au montant à demander, en fonction de ce que proposent le Conseil d'Etat et le plénum.

**M. Albert Chapalay :** — Je ne comprends pas qu'on choisisse deux cheminements pour ces deux postulats. La meilleure solution serait de transmettre le tout au Conseil d'Etat et l'opération aboutirait à une réponse générale ou groupée, ou à une synthèse de la part du Conseil d'Etat. Avec ces deux opérations dont le cheminement n'est pas identique, nous sommes en train de lui donner trop de travail. Je propose le renvoi au Conseil d'Etat.

**M. Eric Bonjour :** — Je voulais dire la même chose : je trouve étonnant que les vingt

députés renvoient ce postulat en commission alors que le précédent objet a été renvoyé directement au Conseil d'Etat, tout en sachant que les forces des deux postulats ne sont pas les mêmes puisque le nôtre ne représente que le groupe UDC, alors que l'autre représente l'ensemble des autres groupes politiques. Il faut être démocrate et juste vis-à-vis de notre proposition, et ne pas renvoyer ce postulat en commission pour le plomber. Je vous remercie d'être démocrates en l'état.

**M. Jean Christophe Schwaab :** — Dans ce cas, pourquoi la majorité de votre groupe s'est-elle abstenue au moment de renvoyer le précédent postulat au Conseil d'Etat ?

**M. Eric Bonjour :** — Entre ceux qui se sont abstenus et ceux qui ont soutenu la proposition de renvoi au Conseil d'Etat de votre postulat, il y avait quasiment moitié-moitié !

**M. Michel Cornut :** — Monsieur Bonjour, je ne peux m'empêcher de vous répondre brièvement : avec les arguments que vous avez utilisés, vous ne devriez pas vous étonner de l'accueil perplexe que nous réservons à votre postulat. Vous venez de nous expliquer par exemple que l'une des raisons pour lesquelles vous avez déposé ce postulat est que la Suisse n'est pas plate comme la Hollande, et que, par conséquent, il faut réfléchir aussi bien à la troisième voie autoroutière que ferroviaire ! Vous savez, monsieur Bonjour, on essaie d'être tolérants, ouverts, mais entre Lausanne et Genève, que je sache, c'est relativement plat ... En politique, à un moment donné, si l'on se ridiculise, il faut en assumer les conséquences, monsieur Bonjour...

**M. Eric Bonjour :** — Si tous les automobilistes qui se rendent à Genève ou à Lausanne habitaient sur une surface plane, cela se saurait ! (*Eclat de rire général.*)

**M. Pierre-Yves Rapaz :** — Je tiens à vous faire mes excuses pour mon retard. A l'avenir, j'essaierai d'écouter davantage mon collègue Gfeller, qui me conseille d'utiliser plus souvent l'abonnement demi-tarif CFF.

Je devais intervenir à propos du postulat précédent pour demander qu'il soit aussi renvoyé en commission ; à cause de mon absence due à ce retard, le groupe UDC s'est un peu abstenu, et même opposé au renvoi immédiat au Conseil d'Etat, pensant que ces deux postulats, renvoyés en commission, auraient pu déboucher sur un rapport de commission consensuel et intéressant. Mais comme le postulat précédent a été renvoyé directement au Conseil d'Etat, il est peut-être plus sage d'en faire de même avec celui-ci. L'exécutif, pour avoir suivi nos débats, pourra voir dans quelle direction faire son rapport sur ces deux postulats. Je vous remercie de suivre cette proposition.

**M. Frédéric Borloz :** — Je serai bref après ma précédente intervention où j'ai déjà dit tout le "bien" que je pensais de la demande de ce postulat qui me semble tout à fait irréaliste. Après avoir écouté les débats, je pense qu'il n'a pas beaucoup de chance de passer en commission. Finalement, en fonction de la demande qui vient d'être faite, renvoyons-le au Conseil d'Etat, qui classera cet objet en analysant l'ensemble des propositions.

La discussion est close.

**La présidente** rappelle que l'auteur ayant demandé le renvoi direct au Conseil d'Etat et certains députés le renvoi en commission, le plénum doit décider de son cheminement.

**Le renvoi direct au Conseil d'Etat, opposé au renvoi à une commission, est choisi par 92 voix contre 36 et 4 abstentions.**

**La prise en considération immédiate est refusée par 68 non, 60 oui et 6 abstentions.**

**Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.**