



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Vincent Brodard

QA 3130.13

### **Bilan des trois premiers mois d'exploitation du RER Fribourg|Freiburg du point de vue du Canton-commanditaire**

#### **I. Question**

Dans le Plan cantonal des transports (PCTr), le chapitre consacré aux transports publics mentionne notamment :

« La desserte en transports publics revêt une importance fondamentale. La politique suivie en la matière a des conséquences considérables sur l'urbanisation et, de manière croissante, sur l'environnement et sur le développement économique. (...) La planification des transports identifie les axes où le transport public doit être particulièrement soutenu vu les enjeux en matière d'urbanisation, d'environnement et de rentabilisation des infrastructures existantes. » Puis, plus loin, le PCTr expose les buts de la politique cantonale des transports. Citons les deux premiers : « Améliorer l'intégration du canton de Fribourg dans le réseau ferroviaire national et international ; assurer à la population une mobilité en transports publics sur l'ensemble du territoire cantonal. » Ensuite, le PCTr analyse les motifs de déplacements, en soulignant que « Les pendulaires forment le groupe d'usagers principal dans les transports publics. » Et finalement, le Plan présente la logique de hiérarchie du réseau et les caractéristiques de chaque niveau, ainsi que des offres minimales selon lesdits niveaux (cadences horaires minimum, ou toutes les deux heures, ou inférieures). Un certain nombre de « Décisions » rythment le document, qui concrétise la volonté d'agir du Gouvernement. Citons la décision D 3.4.1 « Le réseau des transports publics est organisé de façon à couvrir efficacement les flux pendulaires principaux. » D 3.5.2 « Le STE examine régulièrement le réseau de transports publics selon les critères suivants : Coûts, taux de couverture (à savoir le rapport entre les recettes et les charges d'une ligne), taux d'occupation, raccordement au réseau de niveau hiérarchique supérieur, satisfaction des usagers ». Et pour terminer la D 3.5.8 « Le canton s'emploie à développer un système de nœuds de correspondances afin de multiplier les relations offertes par les transports publics ».

Depuis le démarrage du nouvel horaire en décembre 2012, de nombreux problèmes ont été vécus par les usagers des TP, en particulier sur la ligne RER Bulle/Palézieux–Romont–Fribourg (Berne) : retards, suppressions de trains, correspondances manquées, compositions modifiées et nombre de places souvent insuffisant. Les pendulaires se plaignent. Je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

Sous l'angle des principes et décisions mentionnés plus haut :

1. Quel bilan provisoire le Gouvernement peut-il tirer des premiers mois d'existence du RER FR ?
2. Pour Romont et Palézieux en particulier, le Conseil d'Etat est-il satisfait de l'offre proposée aux nœuds de correspondances, en directions de Fribourg–Berne et Lausanne–Genève ? Si non, que compte-t-il faire pour que la situation s'améliore ?
3. De même, est-il satisfait des prestations bus fournies aux pendulaires et apprentis provenant de villages glânois et veveysans se rendant aux nœuds ferroviaires de Romont et Palézieux. Si non, que compte-t-il faire pour que la situation s'améliore ?
4. Enfin, pour l'avenir, quelle est la philosophie du Conseil d'Etat quant à la création de nouvelles offres ou l'amélioration de dessertes existantes : faut-il que la demande détermine l'offre ou au contraire que l'offre soit mise en place pour qu'ensuite la demande (et la fréquentation) se développe ?

18 mars 2013

## II. Réponse du Conseil d'Etat

Afin de concrétiser les objectifs de la politique cantonale en matière de transport, le Conseil d'Etat mène depuis plusieurs années une politique visant à moderniser et à renforcer l'attractivité des transports publics dans le canton de Fribourg. Des moyens conséquents ont déjà été investis afin de réaliser cet objectif, notamment par la mise en place progressive du RER Fribourg|Freiburg. Le Conseil d'Etat propose également un crédit d'engagement de près de 53 millions de francs pour le financement de l'infrastructure ferroviaire durant la période 2013–2016.

1. *Quel bilan provisoire le Gouvernement peut-il tirer des premiers mois d'existence du RER FR ?*

La 1<sup>re</sup> étape du RER Fribourg|Freiburg a été réalisée en décembre 2011 avec le lancement du RegioExpress (RE) Bulle–Romont–Fribourg–Berne. En mai 2012, l'Etat de Fribourg, les TPF et les CFF dressaient un premier bilan qui témoignait du succès de cette nouvelle liaison. En effet, avec plus de 3500 personnes en moyenne par jour, la fréquentation était excellente et dépassait les prévisions y compris le weekend. Par ailleurs, le rapport 2012 sur la qualité dans le trafic régional CFF montre une ponctualité des RE Bulle–Romont–Fribourg–Berne supérieure aux objectifs fixés.

Le RER Fribourg|Freiburg a été étoffé et complété en décembre 2012 dans le cadre de l'introduction de l'horaire national « Romandie 2013 ». La 1<sup>re</sup> étape du « RER Sud » a été mise en place sur le réseau à voie étroite Palézieux–Châtel-Saint-Denis–Bulle–Montbovon/Broc. La modernisation planifiée du réseau avec, en particulier, le déplacement de la gare de Châtel-Saint-Denis permettra à terme de mettre en place une cadence systématique à 30 minutes entre Bulle et Palézieux. En outre, pour pallier à la suppression de l'arrêt des InterRegio à Romont et à Palézieux, un nouveau train RE à deux étages relie désormais chaque heure Romont et Palézieux à Lausanne et à Genève. En direction de Berne, un nouveau train RE au départ de Palézieux est couplé à Romont au RE provenant de Bulle ; ces deux trains poursuivent ensemble leur route vers Berne, ceci à la cadence horaire.

Les CFF ont pris, suite à différents problèmes rencontrés depuis décembre 2012, une série de mesures visant à assurer le bon fonctionnement de l'horaire. Un bilan intermédiaire du nouvel horaire a été effectué par les CFF, les TPF et le Service de la mobilité (SMo) en mars 2013. Les problèmes de surcharge de certains trains ont été en particulier discutés. Un nouveau bilan sera dressé en juin 2013 afin de vérifier si les mesures prises ont effectivement porté leurs fruits.

- 2. Pour Romont et Palézieux en particulier, le Conseil d'Etat est-il satisfait de l'offre proposée aux nœuds de correspondances, en directions de Fribourg–Berne et Lausanne–Genève ? Si non, que compte-t-il faire pour que la situation s'améliore ?*

Actuellement Romont est reliée à la cadence horaire avec Lausanne et Genève par un RE desservant plusieurs pôles régionaux de l'arc lémanique. Une relation supplémentaire avec Palézieux est proposée chaque heure grâce au système de coupe-accroche sur le RE Berne–Fribourg–Bulle. Un train régional raccorde également Romont à Lausanne à 6h19 et 7h19 ainsi que Lausanne à Romont à 17h00 et 18h00 les jours de semaine (du lundi au vendredi). L'InterCity au départ de Berne à 4h59 en direction de Genève-Aéroport et au départ de Genève-Aéroport à 21h45 s'y arrête, tout comme à Palézieux, chaque jour.

Le chef-lieu de la Glâne est raccordé à Fribourg chaque demi-heure par un train direct (RE) et chaque heure, voire chaque demi-heure aux heures de pointe, par un train régional. Les voyageurs à Romont peuvent également se rendre deux fois par heure à Berne dont une fois sans changement de train. Il y a lieu de rappeler qu'avant l'introduction du RER Bulle-Romont-Fribourg, Romont n'était relié qu'une fois par heure à Fribourg par train direct.

Palézieux est reliée à la cadence horaire à Lausanne par un RE, 2 régionaux et 1 train accéléré, ainsi qu'à Genève et Fribourg–Berne par un RE.

L'offre ferroviaire proposée à Romont et Palézieux en direction de Fribourg–Berne et de Lausanne–Genève est donc dense et satisfaisante. Elle a été étoffée en décembre 2011 lors de la mise en place de la 1<sup>re</sup> étape du RER Fribourg|Freiburg puis de celle de l'horaire « Romandie 2013 ». Le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire du Service de la mobilité, veille à l'amélioration et à l'adaptation de cette offre. A relever que le RER sud, qui introduira notamment la cadence à la demi-heure entre Bulle, Châtel-Saint-Denis et Palézieux, est en cours de réalisation et sera bénéfique pour les habitants de la Veveyse.

- 3. De même, est-il satisfait des prestations bus fournies aux pendulaires et apprentis provenant de villages glânois et veveysans se rendant aux nœuds ferroviaires de Romont et Palézieux. Si non, que compte-t-il faire pour que la situation s'améliore ?*

De manière générale, la desserte des bus se greffe sur l'offre ferroviaire et les horaires sont établis et adaptés en fonction de ceux des trains avec lesquels une correspondance doit être assurée. Dans le cas des villages glânois et veveysans, ce sont les gares de Romont et Palézieux qui constituent les nœuds de correspondance les plus importants. Les correspondances dans ces gares doivent, dans la mesure du possible, permettre de rejoindre avec un temps de parcours attractif les destinations principales des pendulaires et apprentis. Cependant, les trains ne se croisant pas à Romont et Palézieux, il n'est pas toujours possible de donner des correspondances optimales dans toutes les directions. Un choix doit alors être fait sur la base de la demande, le flux majoritaire étant, en général, favorisé.

Les dernières adaptations importantes des bus en Glâne et Veveysse sont intervenues lors de la mise en service de l'Horaires Romandie 2013 des CFF. Sur la ligne 20.481 Attalens–Palézieux, par exemple, l'offre des bus a été densifiée pour que les correspondances soient assurées à la fois vers Fribourg et vers Lausanne. Sur les autres lignes, de nombreuses adaptations ont été apportées afin de garantir autant que possible la continuité de la desserte.

Globalement, les prestations par bus fournies aux pendulaires et apprentis provenant de villages glânois et veveysans se rendant aux nœuds ferroviaires de Romont et Palézieux sont satisfaisantes, même si parfois les correspondances ne peuvent pas être assurées dans toutes les directions en même temps. De nombreuses contraintes existent, notamment l'horaire sur le réseau national, celui des écoles ainsi que leur localisation, les exigences de la Confédération en matière de taux de couverture et les disponibilités financières. Toutefois l'Etat, via son Service de la mobilité, s'efforce, dans les limites imparties, d'améliorer et d'adapter l'offre de transports publics. D'ailleurs, dans le cadre de la planification des horaires futurs, plusieurs lignes desservant les villages glânois et veveysans font actuellement l'objet d'études en vue d'améliorer la qualité de la desserte.

4. *Enfin, pour l'avenir, quelle est la philosophie du Conseil d'Etat quant à la création de nouvelles offres ou l'amélioration de dessertes existantes : faut-il que la demande détermine l'offre ou au contraire que l'offre soit mise en place pour qu'ensuite la demande (et la fréquentation) se développe ?*

Les prestations du trafic régional voyageurs, commandées conjointement par le canton et la Confédération, sont soumises à l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs. Cette ordonnance prévoit que la Confédération et les cantons commandent l'offre de transport en fonction de la demande (OITRV Art. 7, RS 745.16). La directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs (TRV) fixe les taux de couverture nécessaires aux différentes catégories d'offre. Par conséquent, si des améliorations à la desserte peuvent être apportées dans le but d'augmenter la fréquentation, cela ne peut se faire que dans la perspective d'atteindre à terme le taux de couverture minimal. Les outils modernes de planification permettent d'estimer la fréquentation future d'une nouvelle offre. De tels instruments devront de plus en plus être utilisés afin de garantir que les améliorations prévues répondent effectivement aux besoins. La demande potentielle détermine donc l'offre. Le Conseil d'Etat est de l'avis que cette manière de procéder permet d'assurer une utilisation efficace des moyens financiers disponibles.

11 juin 2013