



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

Question Ralph Alexander Schmid / Bernadette Hänni  
**Projet d'horaire Morat–Kerzers 2013**

QA 3059.12

### I. Question

Récemment a eu lieu la consultation du projet d'horaire 2013. Dans le district du Lac, la satisfaction était grande que, selon le projet d'horaire 2013, après Fribourg, Romont, Düdingen et Bulle, qui ont déjà la cadence à la demi-heure systématique, celle-ci soit également introduite entre Morat et Berne. Mais apparemment, cela n'était qu'un joli rêve, comme l'on a pu récemment le lire dans la presse. Le BLS a certes soumis une offre pour la cadence systématique en journée mais le canton a refusé cette variante.

1. Quand une offre pour la cadence à la demi-heure Morat–Kerzers(–Berne) a-t-elle été déposée par le BLS ?
2. Des offres ont-elles aussi été déposées par les TPF, lesquels desservent également ce tronçon, ou par d'autres prestataires ?
3. Sur quels critères cette (ces) offre(s) a-t-elle été évaluée et pourquoi a-t-elle été refusée ?
4. Le Conseil d'Etat a-t-il refusé cette offre ?
5. Le Conseil d'Etat est-il disposé à revenir sur ce refus de façon à ce que cette cadence à la demi-heure puisse être introduite dès le changement d'horaire de décembre 2012 ?
6. Le Conseil d'Etat est-il disposé à engager des négociations avec les entreprises de transports publics pour un raccourcissement du temps de trajet entre le district du Lac en général – la région de Morat en particulier – et Berne, afin d'augmenter la compétitivité des chemins de fer vis-à-vis de l'autoroute ?
7. Une fréquence plus élevée entre Morat et Berne peut être atteinte de différentes manières. Le Conseil d'Etat s'est-il déjà engagé activement pour que Morat–Fribourg obtienne une correspondance avec le train direct Berne–Neuchâtel à Kerzers, ce qui, grâce à des haltes moins nombreuses, rendrait le temps de trajet Berne–Morat plus agréable et raccourcirait celui-ci (dans la direction inverse également) ?
8. Le Conseil d'Etat peut-il confirmer la mise en œuvre de la 2<sup>e</sup> étape du RER Fribourg|Freiburg avec l'introduction de la cadence à la demi-heure sur l'ensemble des lignes menant à Fribourg (et donc également sur la ligne Fribourg–Morat–Neuchâtel/Kerzers) à l'horaire 2014 ?
9. En lien avec l'organisation et l'avenir des transports publics, peut-on bientôt compter sur un rapport en réponse au postulat Eric Menoud / Jean-Louis Romanens P2077.10 ?

9 juillet 2012

## II. Réponse du Conseil d'Etat

La politique cantonale en matière de mobilité, inscrite dans le Plan cantonal des transports, adopté par le Conseil d'Etat en 2006, a pour objectif d'assurer à la population une mobilité en transports publics sur l'ensemble du territoire cantonal et d'augmenter leur part modale. Cet engagement du Conseil d'Etat en faveur de leur développement s'est traduit de manière concrète avec la récente mise en œuvre, fin 2011, de la 1<sup>re</sup> étape du RER Fribourg|Freiburg.

Cette 1<sup>re</sup> étape a permis qu'une liaison ferroviaire rapide et compétitive voie le jour entre Berne et Bulle et que le chef-lieu de la Gruyère se trouve ainsi intégré au réseau des grandes lignes.

En décembre 2014, la 2<sup>e</sup> étape du RER Fribourg|Freiburg introduira la cadence semi-horaire sur toutes les lignes ferroviaires régionales à destination du centre cantonal, à savoir les lignes Yverdon-les-Bains–Estavayer-le-Lac–Payerne–Fribourg, Fribourg–Romont et Neuchâtel/Kerzers–Morat–Fribourg.

Ces améliorations ont nécessairement des répercussions sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Afin d'assurer les meilleures correspondances et les temps de trajets les plus courts, les horaires doivent chaque année être adaptés.

La procédure de commande et d'établissement de l'horaire et ses délais sont fixés par l'Office fédéral des transports. De manière générale, les entreprises de transport doivent remettre leurs offres aux cantons jusqu'au 30 avril. Une consultation publique du projet d'horaire de l'année suivante est prévue en principe tous les deux ans, entre la fin mai et la mi-juin. Dès la fin de la consultation, le Groupe horaire constitué selon la loi cantonale sur les transports se réunit afin de traiter les remarques déposées lors de la consultation publique. Sur préavis du Service de la mobilité (SMo), le Groupe horaire décide de la suite à donner aux différentes requêtes et ses décisions sont transmises aux entreprises de transport. Celles-ci doivent ensuite transmettre leurs propositions au SMo lequel, en fonction des disponibilités budgétaires, évaluera le financement de leur mise en œuvre.

Selon le rythme bisannuel de consultation, une consultation publique du projet d'horaire 2013 n'était pas prévue en 2012. Cependant, compte tenu des importants changements planifiés, le canton de Fribourg a décidé de mettre en consultation le projet d'horaire 2013 de toutes ses lignes de transports publics.

La transmission des projets d'horaire à l'instance chargée de leur publication est par ailleurs de la compétence des entreprises de transport. Malgré les instructions du SMo et, semble-t-il, suite à une incompréhension, le BLS a intégré une variante d'offre non validée par le canton dans le projet d'horaire. Il est à relever que ces trains supplémentaires n'apparaissaient que sur le tableau horaire du BLS.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre comme suit aux questions posées.

1. Quand une offre pour la cadence à la demi-heure Morat–Kerzers(–Berne) a-t-elle été déposée par le BLS ?

Le SMO a réceptionné l'offre 2013 pour l'ensemble des prestations et variantes du BLS, datée du 30 avril 2012, le 7 mai 2012.

2. Des offres ont-elles aussi été déposées par les TPF, lesquels desservent également ce tronçon, ou par d'autres prestataires ?

Les TPF ont déposé une offre pour les prestations qu'ils livrent sur la ligne 255 Fribourg–Morat–Neuchâtel/Kerzers. Cette offre ne comprend pas de variante formant globalement une cadence semi-horaire intégrale entre Morat et Kerzers. Aucune autre entreprise n'a fait d'offre pour des prestations sur le tronçon Morat–Kerzers.

3. Sur quels critères cette (ces) offre(s) a-t-elle été évaluée et pourquoi a-t-elle été refusée ?

La planification arrêtée par le Conseil d'Etat prévoit une augmentation des prestations sur la liaison de Morat vers Berne en lien avec la 2<sup>e</sup> étape du RER Fribourg|Freiburg, soit dès décembre 2014. Les demandes aux entreprises ont été effectuées sur cette base. Les offres sont évaluées en application de ces décisions.

4. Le Conseil d'Etat a-t-il refusé cette offre ?

L'organe en charge de la négociation des offres avec les entreprises de transport est le SMO. Aucune décision formelle n'a été prise sur les détails de cette offre, mais le Conseil d'Etat a demandé au SMO de s'en tenir à la planification fixée qui prévoit une extension de l'offre sur ce tronçon dans le cadre de la 2<sup>e</sup> étape du RER.

5. Le Conseil d'Etat est-il disposé à revenir sur ce refus de façon à ce que cette cadence à la demi-heure puisse être introduite dès le changement d'horaire de décembre 2012 ?

Les négociations sur l'offre 2013 du BLS sont en cours mais, comme évoqué précédemment, celles-ci devront s'inscrire dans la stratégie validée par le Conseil d'Etat pour le développement du RER Fribourg|Freiburg et en particulier dans la 2<sup>e</sup> étape de celui-ci.

6. Le Conseil d'Etat est-il disposé à engager des négociations avec les entreprises de transports publics pour un raccourcissement du temps de trajet entre le district du Lac en général – la région de Morat en particulier – et Berne, afin d'augmenter la compétitivité des chemins de fer vis-à-vis de l'autoroute ?

La diminution du temps de parcours et l'augmentation de la fréquence des liaisons du district du Lac vers Berne sont des objectifs du canton. Ce périmètre est traité dans le cadre du groupe de travail intercantonal Broye-Seeland regroupant les cantons de Fribourg, Berne, Neuchâtel et Vaud, l'Office fédéral des transports et les entreprises de transports CFF, TPF et BLS. Une étude est en cours et cet objectif fait partie des données de base posées par le canton de Fribourg.

7. Une fréquence plus élevée entre Morat et Berne peut être atteinte de différentes manières. Le Conseil d'Etat s'est-il déjà engagé activement pour que Morat–Fribourg obtienne une correspondance avec le train direct Berne–Neuchâtel à Kerzers, ce qui, grâce à des haltes moins nombreuses, rendrait le temps de trajet Berne–Morat plus agréable et raccourcirait celui-ci (dans la direction inverse également) ?

Comme indiqué au point précédent, l'augmentation de la fréquence des liaisons du district du Lac vers Berne est un objectif du canton et fait partie des données de base de l'étude en cours. Une correspondance avec le train direct a été envisagée. Cependant, ce dernier n'offre aucune

correspondance à Berne avec les trains grandes lignes. La préférence a donc été donnée au maintien de correspondances en gare de Berne.

8. Le Conseil d'Etat peut-il *confirmer la mise en œuvre de la 2<sup>e</sup>* étape du RER Fribourg|Freiburg avec l'introduction de la cadence à la demi-heure sur l'ensemble des lignes menant à Fribourg (et donc également sur la ligne Fribourg–Morat–Neuchâtel/Kerzers) à l'horaire 2014 ?

Le Conseil d'Etat a décidé de la mise en œuvre du RER Fribourg|Freiburg en décembre 2009. Sur cette base, la réalisation de la 2<sup>e</sup> étape est planifiée pour le changement d'horaire de décembre 2014, soit l'horaire 2015.

9. En lien avec l'organisation et l'avenir des transports publics, peut-on bientôt compter sur un rapport en réponse au postulat Eric Menoud / Jean-Louis Romanens P2077.10 ?

Le rapport sur le postulat Eric Menoud / Jean-Louis Romanens P2077.10 sera présenté à l'automne 2012. Il est toutefois à relever que ce rapport se concentre sur les transports publics dans le sud du canton.

28 août 2012