



## Réponse du Conseil d'Etat à une motion populaire

Motion populaire

MV 1502.12

Vincent Gremaud / Christian Guisolan / Anne-Françoise Hänni

### **Pour des transports publics à cadence horaire sur les axes routiers prioritaires de 5000 véhicules/jour dans le canton de Fribourg**

#### **I. Résumé de la motion populaire**

Une motion populaire, munie de 455 signatures valables, a été déposée le 17 octobre 2012 par M<sup>me</sup> Anne-Françoise Hänni et MM. Vincent Gremaud et Christian Guisolan de Prez-vers-Noréaz. Elle a été transmise au Conseil d'Etat le 12 novembre 2012 et demande au Gouvernement de présenter au Grand Conseil un projet de loi (ou un ajout à la loi sur les transports) introduisant l'obligation de mettre en place des transports publics à horaires cadencés à l'heure au moins, entre 6 et 21 heures sur tous les axes routiers cantonaux dépassant les 5000 véhicules journaliers. Selon le texte de cette motion populaire, cela permettrait à beaucoup d'utiliser les transports publics à la place d'un véhicule privé.

#### **II. Réponse du Conseil d'Etat**

En préambule, le Conseil d'Etat tient à rappeler qu'il mène depuis plusieurs années une politique visant à moderniser et à renforcer l'attractivité des transports publics dans le canton de Fribourg. La 1<sup>re</sup> étape du RER Fribourg|Freiburg est effective depuis le 11 décembre 2011 et vient d'être complétée avec l'entrée en vigueur de l'horaire 2013. Dans ce cadre, des améliorations et optimisations ont également été apportées à de nombreuses lignes de bus desservant le canton. Les travaux visant à la concrétisation de la 2<sup>e</sup> étape du RER Fribourg|Freiburg sont en cours. Ils visent à offrir, dès décembre 2014, une cadence d'un train toutes les 30 minutes sur les lignes ferroviaires régionales desservant le centre cantonal. Des adaptations de l'offre des réseaux secondaires et tertiaires seront alors nécessaires afin d'assurer des correspondances optimales avec le RER.

Les prestations du trafic régional voyageurs, commandées conjointement par le canton et la Confédération, sont soumises à la législation topique en la matière. L'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV art. 7, RS 745.16) prévoit que la Confédération et les cantons commandent l'offre de transport en fonction de la demande. Elle précise qu'une desserte minimale de 4 paires de courses doit être assurée lorsque la demande moyenne sur la section la moins fréquentée d'une ligne atteint au moins 32 personnes par jour et qu'une offre de 18 paires de courses à la cadence horaire intégrale doit être fournie si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée dépasse 500 personnes par jour. Aucune disposition fédérale par contre ne lie le nombre de courses au volume de trafic sur un tronçon de route.

En effet, l'importance du trafic sur un axe routier ne fournit aucune indication du potentiel réel pour les transports publics dont le parcours des lignes ne correspond pas forcément aux itinéraires suivis par les automobilistes. Par exemple, une part importante du trafic motorisé de la Broye et de la partie ouest du district de la Sarine passe par la route Payerne–Prez-vers-Noréaz–Fribourg, alors que la majorité des usagers des transports en commun emprunte la ligne ferroviaire Estavayer-le-Lac–Payerne–Grolley–Fribourg.

En outre, un axe routier peut supporter une grande charge de trafic tout en ne traversant que peu de localités. C'est le cas du tronçon Payerne–Rosé qui traverse uniquement le village de Grandsivaz (287 habitants) et la commune de Prez-vers-Noréaz (916 habitants). C'est également le cas des routes de contournement, construites afin de diminuer le volume du trafic routier supporté par certaines communes, et qui, par conséquent, évitent les régions fortement habitées. De manière similaire, un faible trafic sur une traversée de localité pourrait être dû à la présence d'une route de catégorie supérieure (autoroute) qui absorbe la part principale du trafic de transit. Dans de tels cas, le potentiel réel des transports publics pourrait être nettement supérieur à ce que laisserait présager le volume de trafic.

La mise en place obligatoire de transports publics à horaires cadencés à l'heure au moins, entre 6 et 21 heures sur tous les axes routiers cantonaux dépassant les 5000 véhicules journaliers, ne serait donc, dans de nombreux cas, pas en adéquation avec le nombre d'utilisateurs potentiels des transports publics. De telles lignes ne pourraient que difficilement obtenir le soutien de la Confédération, puisque une rentabilité minimale est exigée (art. 6 OITRV).

Le Conseil d'Etat entend poursuivre sa politique de modernisation et le renforcement de l'attractivité des transports publics dans le canton de Fribourg, mais en cherchant une adéquation optimale entre l'offre et la demande. Il est d'avis que cet équilibre est indispensable pour assurer une utilisation rationnelle des ressources financières et pour inciter à développer les zones les plus appropriées, à savoir celles qui présentent actuellement une offre attractive en transports publics. Le Conseil d'Etat considère qu'une bonne desserte va de pair avec l'aménagement du territoire et une densification des zones déjà bâties. Du point de vue environnemental, les trains et les bus ne sont également avantageux que s'ils transportent un nombre élevé de voyageurs. Le volume de trafic routier ne peut par conséquent servir de référence à l'offre en transports publics.

En conclusion, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il est inapproprié de lier l'offre en transports publics au volume de trafic routier sur un tronçon donné et vous propose de rejeter la motion populaire.

26 mars 2013