Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire
—
Postulat Valérie Piller Carrard / Dominique Corminboeuf P 2090.11
Transports publics régionaux

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 9 juin 2011, les députés Valérie Piller Carrard et Dominique Corminboeuf affirment que le système de bus sur appel Publicar, qui existe depuis près de 15 ans dans le canton de Vaud, a fait ses preuves et que de nombreux citoyens fribourgeois se sentent défavorisés par rapport à leurs voisins vaudois notamment. Les députés demandent au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité de mettre en place un système de bus sur appel ou d'autres idées innovantes allant dans ce sens, afin de rendre le RER Fribourg | Freiburg accessible à tous les citoyens du canton.

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le système de bus sur appel se présente comme une alternative au trafic de ligne dans les régions faiblement peuplées. Il permet aux utilisateurs de se déplacer à l'heure et à l'endroit qu'ils souhaitent, tout en se limitant à certaines zones et à certaines plages horaires. La réservation d'une course se fait uniquement par téléphone au moyen d'un numéro gratuit. Le voyageur s'acquitte du prix pour un trajet habituel en transports publics, auquel il faut souvent ajouter un supplément de prise en charge (5 francs par trajet Publicar dans le canton de Vaud).

Publicar, le système de bus sur appel de CarPostal, a été introduit en 1995. A l'heure actuelle, il compte plus de 20 zones sur tout le territoire suisse, dont 11 uniquement dans le canton de Vaud.

Souvent présenté comme un moyen d'étendre la chaîne des transports publics du point de vue des horaires et de la couverture géographique ou comme une étape préalable à la mise en place de lignes régulières, le bus sur appel offre un service de très haute qualité, comparable à celui d'un taxi. Il présente par contre un coût élevé pour la collectivité. L'analyse des données statistiques et des résultats financiers montre que le système de bus sur appel est peu performant par rapport aux lignes traditionnelles, un voyageur-kilomètre effectué par Publicar nécessite nettement plus de subventions que les lignes traditionnelles les moins rentables.

Les coûts élevés du Publicar s'expliquent par le temps d'attente des chauffeurs, l'infrastructure ainsi que le nombre peu élevé de passagers. Pour ce dernier point, il s'avère que le nombre moyen de voyageurs est proche de 0,5 personne par course. L'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs du 11 novembre 2009 (OITRV, RS 745.16) précise le cadre dans lequel la Confédération et les cantons commandent l'offre de transport en fonction de la demande. Il y est notamment stipulé que la Confédération peut participer à l'indemnisation de quatre paires de courses si la demande moyenne atteint au moins 32 personnes par jour. Cela correspond à un minimum de 4 personnes par course. A noter que le Conseil fédéral avait prévu de relever la

demande minimale de 32 à 100 personnes dans le cadre de son projet de programme de consolidation 2012/13. Cette option avait été finalement écartée, compte tenu des fortes réactions qu'elle avait soulevées lors de la mise en consultation au printemps 2010.

La situation du canton de Vaud est, en matière de bus sur appel, particulière dans le sens où CarPostal avait fortement développé les prestations de ses lignes au début des années 90, avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières (OIPAF) du 18 décembre 1995, qui demandait aux cantons de vérifier le respect de plusieurs critères. Cette ordonnance n'avait pas produit de critères spécifiques pour les bus sur appel. L'Office fédéral des transports acceptait l'introduction d'un Publicar dans une région dans la mesure où les économies faites sur les lignes traditionnelles compensaient les nouveaux coûts.

Comme l'OITRV, entrée en vigueur le 1er janvier 2010, s'applique non seulement aux lignes régulières, mais également aux bus sur appel, il faut donc s'attendre dès 2012 à une réduction du nombre de zones desservies par PubliCar et à la réintroduction de lignes à l'horaire.

CarPostal a d'ores et déjà annoncé une réduction de son offre dans les cantons de Vaud et du Jura, compte tenu du faible taux de fréquentation et de la sous-utilisation de ce service. Dans le canton de Vaud, le service PubliCar n'existera plus que dans trois zones : Oron, Payerne et Avenches. Dans les autres zones, les bus sur appel ne seront disponibles plus que le samedi et le dimanche. Dans les régions où PubliCar sera supprimé, les bus sur appel seront remplacés par un horaire régulier, systématique et cadencé. Dans le canton du Jura, PubliCar ne circulera plus que le dimanche en Ajoie, mais son service ne subira aucune modification à Delémont.

Le Conseil d'Etat n'exclut nullement des formes innovantes de desserte dans certaines régions faiblement peuplées, surtout aux heures creuses. Il estime toutefois que leurs performances devraient être proches de celles des lignes traditionnelles les moins rentables.

Dans le cadre de la 2e étape du RER Fribourg | Freiburg, des réflexions sont en cours afin de coordonner l'amélioration de la desserte de la ligne Fribourg–Yverdon, mais également de la ligne Payerne–Morat–Chiètres–Berne et des autres dessertes avec le réseau secondaire des bus.

En conclusion, le Conseil d'Etat propose d'accepter le postulat. Dans son rapport, il exposera les options qu'il a retenues pour la desserte du réseau de bus en coordination avec le RER Fribourg | Freiburg. Compte tenu des impératifs liés à la mise en place de la 2e étape du RER Fribourg | Freiburg prévue en 2014, le Conseil d'Etat invite d'ores et déjà le Grand Conseil à prendre acte du fait que ce rapport ne pourra pas être déposé dans le délai légal.

Fribourg, le 8 novembre 2011