



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Vincent Brodard / Hans-Rudolf Beyeler

M 1132.11

Pour des transports publics attractifs dans tout le canton / Pour un horaire cadencé intégral

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 9 septembre 2011, les députés Brodard et Beyeler demandent que le canton s'engage à augmenter fortement l'offre de transports publics régionaux de manière à offrir à terme une cadence horaire intégrale sur l'ensemble du réseau cantonal des transports publics.

Les motionnaires estiment que la mise en place de la cadence horaire intégrale permettra d'augmenter la part modale des transports publics, de contribuer concrètement à l'amélioration du bilan écologique et à la diminution des émissions de CO₂ ainsi que de poursuivre dans la voie des économies d'énergie et de la promotion des énergies propres.

II. Réponse du Conseil d'Etat

Bien que puisse se poser la question de la recevabilité de la motion, le Conseil d'Etat répond ce qui suit aux motionnaires.

Afin d'améliorer l'attractivité des transports publics, le Conseil d'Etat a décidé de mettre sur pied le RER Fribourg|Freiburg dont la mise en service comprend deux étapes. La première a été réalisée le 11 décembre 2011 par l'ouverture de la nouvelle liaison ferroviaire rapide Bulle–Romont–Fribourg (–Berne) à la cadence semi-horaire. La deuxième étape interviendra en 2014 par l'introduction de 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, Romont–Fribourg et Neuchâtel/Kerzers–Morat–Fribourg.

Les lignes du futur RER Fribourg|Freiburg représentent l'ossature principale du réseau de transports publics sur laquelle se grefferont les dessertes régionales et locales selon le principe d'une chaîne continue de transports. Il est d'ores et déjà prévu d'adapter les lignes de bus en fonction des modifications générées par la mise en place du RER Fribourg|Freiburg. La planification est déjà en cours sous la responsabilité du Service de la mobilité, en étroite collaboration avec les entreprises de transport concernées.

Les deux étapes du développement du RER Fribourg|Freiburg, telles que définies jusqu'ici, ne constituent pas une fin en soi. Le Conseil d'Etat a chargé la Direction responsable des transports d'étudier la faisabilité et l'opportunité d'une amélioration significative de la desserte sur la ligne de chemin de fer à voie étroite Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux et l'introduction d'une liaison rapide.

Les résultats des travaux ont été présentés au Conseil d'Etat en décembre 2011. La variante proposée « RER Sud » comprend la mise en circulation de trains accélérés entre Palézieux et Bulle à une cadence systématique de 30 minutes. Selon la planification, cette option pourra se concrétiser pleinement à moyen terme suite au déplacement de la gare de Châtel-St-Denis et la suppression du rebroussement actuel. Une 1^{re} étape de réalisation est cependant envisagée dès décembre 2012 compte tenu des nouvelles conditions de correspondances à Palézieux (« horaire Romandie 2013 »).

Par ailleurs, la participation de la Confédération au financement du trafic régional est soumise au respect des règles fixées dans sa législation. L'article 6 de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) précise les conditions à remplir en la matière. Une directive de l'Office fédéral des transports fixe les conditions de rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs conformément à l'article 6 de cette ordonnance. Cette directive fixe en particulier un degré minimal de couverture des frais de 20 % pour les lignes de bus dont la cadence dépasse 18 paires de courses par jour. Pour les lignes de bus assurant une desserte de base, et dont la cadence est inférieure à 18 paires de courses par jour, la Confédération fixe un degré minimal de couverture des frais de 10 %.

Actuellement, la plupart des lignes, dont l'offre n'atteint pas la cadence horaire, respecte juste les conditions fixées par la Confédération. Une augmentation des prestations signifierait une perte de son soutien. La mise à la cadence horaire systématique de toutes les lignes de transport public provoquerait une augmentation des coûts annuels à la charge du canton d'environ 25 à 30 millions de francs.

A l'avenir, le Conseil d'Etat entend poursuivre la 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. Il est évident que les trains et les bus, du point de vue environnemental, ne sont avantageux que s'ils transportent un nombre élevé de voyageurs. Une adéquation entre l'offre et la demande en transports publics est également nécessaire 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 que la proposition des motionnaires conduirait à un gaspillage des ressources, tant énergétiques que financières, et à la perte partielle du soutien de la Confédération. Il propose de rejeter la motion.

3 avril 2012