

Suppression de lignes régionales

Question

Il y a peu, on apprenait l'intention de la Confédération de supprimer, par mesure d'économie, certaines lignes de transport régionales jugées non rentables.

1. Quelles informations sont-elles parvenues au Conseil d'Etat à ce sujet ?
2. Si l'information devait se révéler exacte, qu'est-ce que le Conseil d'Etat peut et/ou compte entreprendre pour que le canton et ses régions continuent d'être desservis en transports publics ?

Le 23 août 2010

Réponse du Conseil d'Etat

Conformément à l'actuelle loi fédérale sur le transport des voyageurs (LTV ; RS 745.1), la Confédération commande et finance conjointement avec les cantons l'offre en matière de transport régional de voyageurs (art. 28). Cette loi stipule également que l'offre de prestations est d'abord déterminée par la demande (art. 30), que la part de l'indemnité prise en charge par la Confédération est de 50% (art. 33) et que la Confédération peut accorder un cautionnement en cas d'investissement dans le secteur des transports (art. 34). L'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) précise que la Confédération et les cantons commandent l'offre de transport en fonction de la demande et que la Confédération peut participer à l'indemnisation de quatre paires de courses si la demande moyenne atteint au moins 32 personnes par jour.

Dans son projet de programme de consolidation 2012/13 (PCO 12/13), le Conseil fédéral a notamment prévu les mesures suivantes en matière de transport régional de voyageurs :

- relèvement de la demande minimale donnant droit à une indemnité de 32 à 100 personnes,
- instauration d'un cautionnement de la Confédération pour l'acquisition de matériel roulant.

Le relèvement de la demande minimale de 32 à 100 personnes par jour touche 160 lignes de transport régional au niveau suisse, dont 14 lignes dans le canton de Fribourg.

Le Conseil fédéral a mené une consultation au sujet du projet de loi concernant le PCO 12/13 de mi-avril à fin mai 2010. Le 1^{er} septembre 2010, le Conseil fédéral a adopté le message concernant le programme de consolidation 2012/13. Il a maintenu les mesures d'économies qu'il proposait pour les transports publics.

Cela dit, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre comme il suit aux questions du député Suter :

1. Quelles informations sont-elles parvenues au Conseil d'Etat à ce sujet ?

Le Conseil d'Etat a procédé à une analyse détaillée de l'ensemble des propositions du Conseil fédéral afin d'émettre une prise de position circonstanciée dans le cadre de la consultation qui a eu lieu au printemps 2010. Il a notamment contribué à l'élaboration d'un avis concerté au sein de la Conférence des directeurs des transports publics CTP et de la Conférence des gouvernements cantonaux.

Le Conseil d'Etat s'oppose au transfert de charges vers les cantons et demande à ce que la Confédération assure sa part au financement dans les transports publics régionaux.

Il relève d'autre part la contradiction entre les mesures d'économies, la politique de la Confédération en matière d'aménagement du territoire et la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. La clé de 50:50 définie pour le transport régional des voyageurs dans le cadre de la RPT (art. 33 LTV) doit être pleinement assurée par la Confédération.

Pour ce qui est de la suppression des lignes, le Conseil d'Etat est d'avis que cette mesure serait en totale opposition avec la politique fédérale en matière d'aménagement du territoire et de transports. Il y a lieu de rappeler ici qu'en 2009, dans le cadre de la révision des actes normatifs relatifs aux transports publics, le Parlement a explicitement accordé plus d'importance que le Conseil fédéral à la desserte de base appropriée. Il a souhaité non seulement l'assurer dans les régions urbaines, mais aussi dans les régions éloignées. Cet élément a été confirmé par le Parlement il y a moins d'un an par la loi sur le transport de voyageurs et par le Conseil fédéral par l'ordonnance s'y rapportant. Les mesures d'économies envisagées ne permettent plus d'assurer la desserte de base prévue par la loi, ni de prendre suffisamment en compte les objectifs de la politique régionale, ceux de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement ainsi que les intérêts des personnes handicapées. Le pays se trouverait ainsi doté d'un réseau de base cofinancé par la Confédération et d'un réseau complémentaire non cofinancé, ce qui signifierait une toute nouvelle politique en la matière. La desserte des régions périphériques par les transports publics est l'un des piliers de la politique régionale de la Confédération. La mesure envisagée entre manifestement en contradiction avec cette politique.

2. *Si l'information devait se révéler exacte, qu'est-ce que le Conseil d'Etat peut et/ou compte entreprendre pour que le canton et ses régions continuent d'être desservis en transports publics ?*

Il y a lieu de préciser ici que les mesures d'économies mentionnées dans le programme de consolidation 2012/13 concernant les transports publics ne sont, pour le moment, pas définitives.

Le relèvement de la demande minimale à 100 personnes signifierait pour le canton de Fribourg la suppression du financement par la Confédération de 14 lignes de transports publics.

En cas d'acceptation des mesures d'économies, trois cas de figure se présentent :

- la prise en charge par le canton et les communes de l'ensemble des coûts relatifs à ces 14 lignes,
- la suppression des lignes concernées,
- un réexamen critique de l'offre actuelle.

La prise en charge des coûts entraînerait une charge supplémentaire d'un peu moins d'un million de francs par an pour le canton de Fribourg, le montant cumulé de l'indemnité (Confédération et canton) s'élevant pour ces lignes à environ 1,6 million de francs.

Le Conseil d'Etat est convaincu que le Parlement va modifier le projet du Conseil fédéral. Le cas échéant, il y aura lieu de procéder à une analyse approfondie des différentes options qui se présentent. Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il est pour le moment prématuré d'effectuer une telle analyse.

Fribourg, le 12 octobre 2010