

**Question**

Depuis le 10 décembre 2006, le canton de Fribourg a son propre système communautaire au niveau des transports publics. Ce système répond à une grande attente des utilisateurs des transports publics datant de plusieurs années. C'était aussi une requête de ma part en tant que député à l'occasion d'une séance du Grand Conseil sur ce thème il y a environ deux ans.

Le système communautaire actuel - tel qu'il se présente aujourd'hui - n'est pas seulement insatisfaisant pour le client mais il représente aussi une hausse cachée des tarifs pour bon nombre d'utilisatrices et d'utilisateurs des transports publics, en particulier pour les fribourgeoises et fribourgeois de la ligne ferroviaire Berne - Lausanne. Du reste, une hausse des prix est prévue en décembre 2007.

C'est pourquoi je conclus que l'introduction de Frimobil est une hausse cachée des tarifs et que le concept doit être contrôlé, réexaminé et adapté.

Un exemple : si l'on circule aujourd'hui de Schmitten à Fribourg (gare CFF de Schmitten à gare CFF de Fribourg), le billet coûte Fr. 8.-. Avec l'abonnement demi-tarif, il coûte Fr. 4.-. Le billet acheté est valable pour 2 heures uniquement. Ce prix est de Fr. 1.60 plus élevé qu'avant le changement d'horaire. Un tel parcours coûtait, avant le changement d'horaire, Fr. 2.40 pour une simple course et Fr. 4.80 pour un aller-retour et le billet était valable une journée. Quatre zones sont comprises dans ce prix. A l'intérieur de ces quatre zones, le client peut voyager de Laupen à Rosé, par exemple, respectivement utiliser les transports urbains. Se pose à lui la question de savoir s'il désire ou non cette offre supplémentaire. C'est justement là que repose la question décisive de cette communauté tarifaire.

Mes informations ont démontré qu'une cliente ou qu'un client pouvait percevoir au guichet de gare, selon l'ancien tarif, une carte multi-courses (6 courses), par exemple pour le parcours Schmitten CFF - Fribourg CFF. En revanche, il ne peut désormais plus toucher comme auparavant une telle carte multi-course aux automates d'une gare non desservie. Une cliente ou un client d'une gare non desservie doit se rendre à une gare desservie pour obtenir une carte multi-courses. C'est un désavantage qui ne peut tout simplement pas être accepté.

Il faut relever aussi qu'une cliente ou un client paie Fr. 15.60 le billet aller-retour pour Berne, à savoir Fr. 0.40 de moins pour une prestation beaucoup plus grande que s'il ou elle veut se rendre de Schmitten CFF à Fribourg CFF (sans prestation supplémentaire).

Chaque cliente, ou chaque client qui voyage de Schmitten à Fribourg ne veut pas utiliser le bus en ville ou ne veut pas sortir des frontières de la ville de Fribourg et n'a pas l'intention de prétendre à cette prestation supplémentaire. Cette cliente ou ce client veut payer uniquement une course Schmitten CFF - Fribourg CFF ; il ne veut ni payer une autre prestation supplémentaire ni participer au financement des faveurs dont bénéficient des clientes et clients d'autres régions.

C'est pourquoi je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Le Conseil d'Etat est-il informé que des clientes et clients, comme dans l'exemple cité ci-dessus, paient en comparaison trop cher pour leur billet et subissent une hausse cachée des tarifs ?
- Le Conseil d'Etat voit-il une possibilité d'adapter les tarifs pour les clientes et clients qui ne revendiquent pas de prestation supplémentaire ?
- Le Conseil d'Etat veut-il s'engager pour que les cartes multi-courses puissent continuer à être acquises dans les gares non desservies ?

Le 19 janvier 2007

### **Réponse du Conseil d'Etat**

L'introduction de la communauté tarifaire intégrale Frimobil a modifié de manière importante la tarification sur tout le territoire cantonal et les districts de la Broye vaudoise. D'une manière générale, l'introduction de Frimobil a bénéficié d'un accueil très favorable auprès des utilisateurs. Le nombre d'interventions médiatiques, courriers et messages électroniques négatifs par rapport à ce nouveau système n'a pas dépassé la cinquantaine, ce qui peut être considéré comme tout à fait acceptable pour un projet apportant un changement aussi important.

Globalement, les usagers des transports publics du canton bénéficient d'une baisse des prix de l'ordre de Fr. 900'000.- suite à l'introduction de la communauté tarifaire Frimobil, montant qui correspond à l'engagement financier supplémentaire des commanditaires. Il n'a cependant jamais été caché que sur certains trajets, le client pouvait être confronté à une augmentation du prix par rapport à l'ancienne tarification au kilomètre. Les communes ont été consultées par la Direction de l'économie et de l'emploi en janvier 2006. La commune de Schmitten n'a pas soulevé le problème évoqué par le député Tschopp.

Ce dernier cite un cas de hausse de prix mais omet les nombreux exemples de diminution de prix au départ de Schmitten vers Fribourg. Ainsi, le voyageur se rendant en bus de Schmitten à destination du plateau de Pérrolles voit le prix de son billet passer de Fr. 9.60 à Fr. 8.- pour le tarif plein, respectivement de Fr. 6.70 à Fr. 4.- pour le demi-tarif, soit une diminution de 40%. Le titulaire d'un abonnement demi-tarif qui se rend de la gare de Schmitten à un match de hockey à la patinoire de St-Léonard peut aujourd'hui acheter une carte journalière pour Fr. 8.-, alors qu'il devait précédemment acheter un billet aller-retour de Schmitten à Fribourg et deux billets pour le bus urbain, pour un total de Fr. 9.20 ; en plus d'une sensible simplification de la procédure d'achat du titre de transport (un seul billet à acheter au lieu de trois), il bénéficie d'une diminution du prix de Fr. 1.20.

L'aspect de la vente de cartes multi-courses par les entreprises CFF et BLS pour leurs lignes n'est pas une question directement en rapport avec Frimobil, dans la mesure où la communauté tarifaire intégrale fribourgeoise ne connaît pas une telle offre. Afin de leur permettre de répondre aux besoins et contraintes de leurs systèmes de tarification applicables au plan national et dépassant le périmètre d'action de la communauté tarifaire intégrale mise en place dans le canton de Fribourg, les entreprises CFF et BLS ont été autorisées à maintenir la vente de cet article. Les communautés tarifaires vaudoise Mobilis et genevoise Unireso, qui n'offrent pas de cartes multi-courses, ont octroyé la même autorisation.

Avec la suppression de tout rabais lors de l'achat de cartes multi-courses il y a plusieurs années déjà, ce titre de transport a perdu de son intérêt pour le client sur le plan économique. Dans le périmètre couvert aujourd'hui par Frimobil, la part des ventes de cartes multi-courses avait déjà chuté à 2% en 2005. Les coûts nécessaires pour proposer la vente de cartes multi-courses dans les gares non desservies du canton de Fribourg seraient disproportionnés par rapport aux besoins. Des solutions alternatives existent (cartes TPF, cartes avec fonction cash) et sont acceptées par la clientèle.

L'avantage principal d'une communauté tarifaire réside dans la possibilité de pouvoir utiliser plusieurs moyens de transports (bus, train) dans différentes catégories de réseaux (régional, urbain) avec un seul titre de transport. La souplesse d'utilisation pour le voyageur et la transparence du système tarifaire se sont ainsi nettement accrues avec l'entrée en vigueur de Frimobil. Les prix ont été harmonisés entre les différents moyens de transport. Le client peut maintenant déterminer le prix de son déplacement sur la base du plan de zones et de la grille tarifaire, ce qui n'était pas possible avec le tarif kilométrique. Les communautés tarifaires voisines Libero et Mobilis, dont les experts ont également été mandatés pour l'étude et la mise en œuvre de Frimobil, se basent sur le même principe. Sa remise en question équivaudrait à une remise en question de la tarification zonale et donc de la communauté tarifaire.

L'introduction d'une communauté tarifaire dans le canton de Fribourg constitue une évolution qui a fait ses preuves ailleurs. Frimobil est en effet la 18<sup>ème</sup> communauté tarifaire lancée en Suisse. Une séparation de certaines prestations sur le plan tarifaire irait à l'encontre des buts recherchés par une tarification zonale, qui a notamment pour but de simplifier l'accès aux transports publics. A l'avenir, Frimobil va évoluer afin de répondre au mieux aux attentes des voyageurs. Le Conseil d'Etat souhaite, en particulier, que des solutions tarifaires attractives soient rapidement mises en place en direction de Berne et de Lausanne, en collaboration avec les communautés tarifaires Libero et Mobilis.

Fribourg, le 11 juin 2007