

**Politique des transports publics des TPF
en regard de celle de l'Etat de Fribourg****Question**

Par communiqué de presse du 9 juin 2008, les TPF ont annoncé leur vision de la mobilité à l'horizon 2025, avec des réalisations concrètes en 2014 déjà. Ils souhaitent concrétiser un Réseau ferroviaire express régional (RER) en forme d'étoile passant par Fribourg, à savoir :

- Bulle–Romont–Fribourg–Berne
- Estavayer–Payerne–Fribourg–Berne
- Chiètres–Morat–Fribourg
- Restauration du « GFM », en un Givisiez–Fribourg–Marly

Pour mémoire, l'Etat de Fribourg est propriétaire majoritaire de la société des Transports publics fribourgeois (TPF) ; 3 conseillers d'Etat font d'ailleurs partie de son conseil d'administration.

Le rôle du Conseil d'Etat est dès lors tout à la fois celui d'un gouvernement garant de la bonne « fonctionnalité » d'un réseau de transport et du service public dans le canton et celui de propriétaire d'une entreprise de transports qui doit répondre à des objectifs d'efficacité afin d'assurer sa pérennité.

D'autre part, les résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population fribourgeoise en matière de transport montrent que les taux d'utilisation des transports publics fribourgeois (12,2%) sont nettement inférieurs à la moyenne suisse (20,4%), à l'exception de la zone CUTAF. Cela signifie que le canton possède un potentiel important de développement de ses transports publics. La vision exprimée par les TPF exploite, semble-t-il, cette réalité.

Compte tenu de cette situation, je demande au Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. Le Conseil d'Etat partage-t-il entièrement ou partiellement la vision développée par « son » entreprise de transports ?
2. S'il ne la partage que partiellement, peut-il expliquer clairement quels aspects de la vision ne soutiendrait-il pas ?
3. Il semble évident que des priorités devront être définies en raison des besoins financiers importants et de la capacité financière du canton somme toute limitée. Peut-il nous les préciser ?
4. Dans leur volonté de développer la mobilité ferroviaire, les TPF déclarent vouloir augmenter la part modale des transports publics. En revanche, le Plan cantonal des transports précise que « le canton vise à maintenir la répartition modale au niveau 2000 » (D 2.9.3, p. 22). Les conséquences financières des deux déclarations ne sont pas les mêmes. Comment le Conseil d'Etat entend-il gérer ces deux approches qui, à première vue, paraissent contradictoires ?
5. Les TPF souhaiteraient exploiter des tronçons pour lesquels une concession a déjà été attribuée au BLS, notamment entre Romont–Fribourg–Berne. L'exploitation de cette ligne est co-financée par le canton et la Confédération. Il ne semble pas imaginable, ni souhaitable d'ailleurs, que plusieurs compagnies puissent obtenir des subventions pour un même tronçon. Peut-on dès lors imaginer que les TPF, avec le soutien de l'Etat, puissent récupérer la concession aux dépens du BLS pour exploiter cette ligne? Peut-on imaginer d'autres solutions, comme par exemple celle d'une société d'exploitation mixte TPF/BLS?

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat souhaite effectivement qu'un réseau express régional (ci-après : RER FR) devienne une réalité dans le canton de Fribourg. Il en a déjà défini les lignes directrices en vue de sa réalisation. La première étape du RER FR est prévue à l'horizon 2014.

Depuis 2006 déjà, le Service des transports et de l'énergie mène, en collaboration avec les entreprises de transport concernées, les études visant au développement de l'offre ferroviaire dans le canton. Certains éléments de ces études ont, par ailleurs, été intégrés dans les projets d'agglomération de Fribourg et de Bulle.

D'autre part, au travers de la convention qu'il a passée avec les CFF suite à la décision des CFF de déplacer de Fribourg à Bâle le centre de service à la clientèle de CFF Cargo, le Conseil d'Etat s'est assuré la collaboration des CFF à ce projet.

Le Conseil d'Etat est donc en mesure de répondre aux questions posées de la manière suivante :

1. / 2. Le Conseil d'Etat a arrêté les lignes directrices de sa stratégie de développement du réseau ferroviaire fribourgeois d'entente avec le conseil d'administration des TPF. Sur ce point, il peut donc confirmer qu'il existe une stratégie commune s'agissant du développement de l'offre dans ce domaine.
3. Les études en cours permettront de définir les étapes de réalisation du RER. Dans ce cadre, il sera évidemment tenu compte des possibilités financières de l'Etat. Le Conseil d'Etat est néanmoins en mesure de faire savoir que, conformément à la planification, la première étape du RER FR comprend la réalisation, d'ici à 2014, des projets suivants :
 - cadence semi-horaire en continu sur les tronçons conduisant à Fribourg ;
 - liaison horaire directe Bulle–Romont–Fribourg.

Le projet de RER FR intègre en outre une valorisation du réseau ferroviaire pour les liaisons internes aux agglomérations de Fribourg et de Bulle selon les résultats d'études d'opportunité à réaliser (par ex. : projet TPF Givisiez–Fribourg–Marly). Le projet d'agglomération de Fribourg prévoit qu'une étude soit menée dans ce sens. En effet, la fiche de projet C04 « Etude de mise en valeur des lignes ferroviaires pour les circulations internes à l'agglomération » vise justement à déterminer les potentialités de valorisation du réseau ferroviaire. Les études projetées devront impérativement intégrer les aspects de faisabilité et d'opportunité.

4. Dans le cadre de la consultation du Plan cantonal des transports, le Conseil d'Etat avait déjà pris position sur cette question, puisqu'il avait reconnu que l'objectif du maintien de la part modale était ambitieux, dès lors qu'il signifiait une inversion de la tendance à l'échelle cantonale. Il ressort toutefois du Plan cantonal que cet objectif constitue une moyenne cantonale, la part modale des transports publics dans les agglomérations devant augmenter (cf. Plan cantonal des transports, p. 22, ad commentaire des points 2.9.1 à 2.9.4). Ce faisant, le Conseil d'Etat a exprimé son souhait de rapprocher le canton de Fribourg de la moyenne Suisse qui se monte à 20,4 % pour la part modale des transports publics, s'agissant des distances journalières (canton de Fribourg : 12,2 %). Cette part moyenne s'élève d'ailleurs à 22,4 % pour la CUTAF et à 30,6 % pour la Ville de Fribourg. Les intentions des TPF ne sont donc pas contradictoires à celles exprimées par le Conseil d'Etat, particulièrement dans le domaine des transports publics dans les agglomérations.
5. Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il pourra être répondu à cette question par le biais de collaborations entre les différentes entreprises de transport. L'étude des possibilités de collaboration sera d'ailleurs abordée dans le cadre des travaux à venir. Le Conseil d'Etat souhaite à ce titre que les TPF puissent jouer un rôle central dans la mise en place du RER FR.