

Développement des transports publics : cadence à la demi-heure sur les lignes ferroviaires et autres améliorations de l'horaire

Question

Dans sa réponse au mandat 4003.07 (BGC p. 2132), le Conseil d'Etat refuse la cadence à la demi-heure sur la ligne ferroviaire Bulle–Palézieux en alléguant notamment qu'elle mettrait en question l'introduction d'autres cadences à la demi-heure planifiées.

Nous demandons dès lors au Conseil d'Etat :

- Sur quelles lignes le Conseil d'Etat planifie-t-il une cadence systématique à la demi-heure ? Quel est le sens de l'expression cadence à la demi-heure continue ? Quand et sur quelles lignes celle-ci sera-t-elle introduite ?

Le Conseil d'Etat évoque de plus le faible taux d'occupation de la ligne Montbovon–Palézieux.

- Etant donné que la cadence à la demi-heure a été refusée, d'autres améliorations de l'horaire sont nécessaires pour améliorer ce taux. Que pense faire le Conseil d'Etat pour rendre cette ligne plus attractive ?

Le meilleur moyen d'obtenir une meilleure fréquentation des lignes ferroviaires consiste à apporter des améliorations sur les lignes d'apport ferroviaires et routières.

- Quelles améliorations le Conseil d'Etat planifie-t-il sur le reste de l'offre ferroviaire et routière du canton ?

Nous vous demandons une réponse détaillée indiquant quelles améliorations sont prévues, à partir de quand et où.

Le 4 avril 2008

Réponse du Conseil d'Etat

Dans sa réponse au mandat 4003.07, refusé le 1^{er} avril 2008 par le Grand Conseil par 47 voix contre 39 et 2 abstentions, le Conseil d'Etat a exposé qu'il souhaitait introduire progressivement une cadence systématique à la demi-heure sur les lignes les plus importantes du canton dans le respect des contraintes budgétaires aussi bien cantonales que fédérales et que l'acceptation du mandat proposé signifierait un gel des améliorations prévues dans le reste du canton, voire une réduction des prestations sur d'autres lignes.

L'amélioration de l'offre sur les lignes de transport doit répondre aux critères définis par la Confédération. Les directives fédérales (Ordonnance sur les indemnités, OIPAF) subordonnent notamment l'offre de prestations (nombre de paires de courses) à la demande effective observée. Ainsi, indépendamment des questions budgétaires, l'observation de ces directives limite fortement l'extension des prestations. Ces directives ont pour but d'assurer un taux d'utilisation satisfaisant, ainsi qu'une utilisation efficace des ressources tant financières qu'énergétiques.

Le Conseil d'Etat répond aux questions spécifiques comme il suit :

- 1) L'offre des lignes ferroviaires régionales au départ de Fribourg, soit Fribourg–Berne, Fribourg–Payerne–Yverdon-les-Bains, Fribourg–Morat–Neuchâtel/Kerzers et Fribourg–Romont pourra être progressivement étendue, afin d'offrir une cadence à la demi-heure. L'infrastructure disponible ne permet cependant pas toujours la mise en place d'une cadence stricte à 30 minutes, raison pour laquelle le Service des transports et de l'énergie dirige actuellement une étude de planification à moyen terme de l'infrastructure ferroviaire, en collaboration avec les entreprises de transport concernées. Les résultats de cette étude permettront au Conseil d'Etat de définir les besoins d'infrastructure nécessaires à l'amélioration de l'offre ferroviaire sur les lignes principales desservant le canton de Fribourg. Par ailleurs, la planification de la nouvelle halte de St-Léonard se poursuit et le Conseil d'Etat devrait se prononcer sur un projet de financement en automne 2008. De plus, dans le cadre de la Convention du 15 mai 2008 que le Conseil d'Etat a signée avec les CFF, il envisage la réalisation d'un RER Fribourgeois jusqu'en 2014, projet dans lequel sont impliqués également les tpf. La mise en place devra se faire au fur et à mesure, par étapes.

Par cadence continue à la demi-heure, il est communément admis que la cadence doit être maintenue de la pointe du matin à la pointe du soir.

- 2) L'offre de la ligne Palézieux–Bulle–Montbovon connaît une augmentation progressive et régulière depuis plusieurs années. Pour rappel, elle a passé de 13 paires de courses en 2003 à 16 paires actuellement. Avant d'envisager une cadence à la demi-heure, il y aura lieu de combler certaines lacunes horaires sur la ligne.
- 3) Il est effectivement indispensable de coordonner au mieux les différentes lignes de transport public afin de renforcer l'attractivité des lignes principales. En fonction de l'évolution de la demande, liée en particulier à l'évolution démographique, des compléments à l'offre actuelle sont à l'étude. En plus des améliorations à apporter à la ligne Bulle–Romont–Fribourg, les requêtes déposées dans le cadre des procédures de consultation des horaires constituent à cet égard une base de planification importante. L'exemple des lignes Massonnens–Villaz-St-Pierre et Villarimboud–Villaz-St-Pierre le démontre : depuis le changement horaire de décembre 2007, les bus de ces lignes circulent jusqu'à Romont et assurent une desserte directe de ce chef-lieu ; les correspondances à Villaz-St-Pierre de et vers Fribourg et Romont ont été maintenues et des courses de renfort ont pu être supprimées.

En conclusion, le Conseil d'Etat a bien l'intention de continuer à développer progressivement l'offre de transport public dans le canton. A titre d'exemple, la production des tpf, selon les commandes passées à cette entreprise, a augmenté, de 2003 à 2008, de 5,73 % pour le trafic ferroviaire (1 318 861 km en 2003 / 1 394 540 km en 2008) et de 7,62 % pour les lignes régionales d'autobus (4 458 033 km en 2003 / 4 797 781 km en 2008).

Fribourg, le 1^{er} juillet 2008