

Lacois – Voyageurs de 3^e classe

Question

Sur la ligne TPF Morat–Fribourg, les élèves, voyageurs et pendulaires de 2^e classe se voient contraints de rester debout dans les allées des trains bondés à partir de Courtepin, étant donné qu'il n'y a pas suffisamment de places assises pour eux. A Pensier, Belfaux et Givisiez montent d'autres voyageurs, lesquels aggravent encore cette situation. C'est le même tableau à midi, lorsque ce sont seulement des petites compositions qui circulent, et le soir sur le retour au domicile de Fribourg en direction de Morat. Cela signifie que la capacité de transport aux heures de pointe sur la section de ligne entre Courtepin et Fribourg, respectivement entre Fribourg et Courtepin, est tout à fait insuffisante.

Il semble que la direction des TPF ne se soit pas préparée dans la mesure nécessaire aux développements dans notre canton ou qu'elle n'y prête aucune attention, qu'elle tient prêtes des infrastructures insuffisantes et surtout que les jeunes touchés ne sont pas pris au sérieux en tant qu'actuels et futurs clients ?

Quatre développements exemplaires démontrent que le temps ne s'est pas arrêté :

- L'offre de formation à Fribourg devient toujours plus grande, de plus en plus de jeunes poursuivent leur formation au-delà de l'école obligatoire.
- Le canton de Fribourg possède un des taux de croissance démographique les plus élevés de Suisse, avant tout au niveau des jeunes.
- La liaison Fribourg–Neuchâtel amène de nouveaux voyageurs.
- Il y a une forte augmentation des pendulaires aussi dans les régions périphériques du canton.

Lorsque des jeunes sur le chemin du retour doivent continuellement rester debout, cela peut amener une certaine frustration, en fin de compte, chacune et chacun a payé le même prix pour le parcours, comme tous les autres. Dans des cas isolés, la frustration peut mener à ce que des niches (compartiment de 1^{re} classe) soient utilisées ou que des équipements soient endommagés. Visiblement, il existe une règle inofficielle tolérée que le compartiment de 1^{re} classe peut être utilisé jusqu'à Belfaux et qu'après les voyageurs concernés doivent regagner la 2^e classe ?

Je me souviens d'une situation vécue moi-même il y a environ 20 ans durant laquelle le conducteur m'avait informé que le ticket donnait seulement droit à la course, il n'était pas question de disponibilité de place assise. Que dirait-on si on achetait un ticket d'entrée au cinéma et qu'on ne trouvait pas de place assise libre ?

Mes questions au Conseil d'Etat :

Le Conseil d'Etat est-il prêt à veiller auprès des TPF :

1. que des places assises en suffisance soient rapidement mises à disposition pour les élèves, les jeunes et les pendulaires du Haut-Lac, par exemple au moyen d'infrastructures supplémentaires ou par l'intégration d'une composition supplémentaires dans l'horaire (par exemple seulement à partir de Courtepin) ?
2. qu'une réglementation claire de l'occupation des compartiments de 1^{re} classe durant les heures de pointe soit définie et publiquement communiquée ?
3. que les contrôleurs, lors d'un séjour dans un compartiment de 1^{re} classe et dans la mesure où les voyageurs disposent d'un titre de transport valable, puissent, au lieu d'une

amende (actuellement de 80 francs) compenser au plus la somme d'un changement de classe ordinaire et ne pas être mis au même rang qu'un voyageur sans billet ?

4. que les contrôleurs en fonction disposent de suffisamment de connaissances d'allemand (ce qui n'est de loin pas le cas aujourd'hui) afin que les clients comprennent les informations transmises ?
5. que les TPF n'envoient pas de lettres types qui ne restituent pas correctement l'état des choses ?
6. que soit examinée la possibilité qu'un tarif réduit soit offert aux voyageurs qui doivent rester debout durant la course à défaut de place assise ?

Le 5 novembre 2008

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat reconnaît que l'attrait suscité par les transports en communs peut poser certains problèmes, en lien notamment avec la capacité du matériel roulant à pouvoir absorber la croissance de la demande. A ce titre, il se rallie à l'avis du député René Fürst, selon lequel un nombre suffisant de places doit être mis à la disposition des usagers de ces transports. Il est utile également de rappeler que le transport régulier de personnes est régi par la législation fédérale en la matière. Les règles et les obligations des entreprises concessionnaires découlent donc essentiellement de dispositions légales fédérales.

Depuis plusieurs années, la ligne Fribourg–Morat–Neuchâtel/Kerzers connaît une augmentation importante de sa fréquentation. L'offre a été continuellement adaptée et augmentée pour tenir compte de cette évolution. En 2000/01, 22 paires de trains par jour desservait le tronçon Morat–Fribourg dont trois trains arrivant avant huit heures à Fribourg. En 2005, l'offre était de 25 paires de trains par jour sur ce même tronçon. Depuis décembre 2007, un renfort entre Belfaux et Fribourg complète l'offre à l'heure de pointe du matin ce qui porte désormais à 5 le nombre de trains arrivant avant huit heures à Fribourg.

La capacité offerte par chaque train est fonction du nombre de voitures, celui-ci dépendant de la longueur des quais dans les différentes gares de la ligne. La modernisation et la prolongation des quais de la ligne Fribourg–Morat–Ins font partie des travaux annoncés dans le crédit d'engagement accepté par le Grand Conseil le 16 novembre 2007.

Dans le cadre du développement de l'offre de transport public, le Conseil d'Etat souhaite 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. La ligne Fribourg–Morat–Neuchâtel/Kerzers fait partie intégrante de ce réseau.

1. Comme le montre l'évolution des horaires de 2000 à 2008, l'offre de prestations a été continuellement adaptée à l'évolution de la demande. Le Conseil d'Etat entend bien poursuivre cette politique. A l'avenir, cependant, l'amélioration de l'offre sera étroitement liée à l'amélioration des infrastructures, la capacité étant désormais totalement utilisée aux heures de pointe. En particulier, l'allongement des quais permettra d'augmenter la capacité des trains. Il serait cependant peu envisageable de vouloir absolument garantir à chaque voyageur une place assise dans les trains les plus chargés. Il en résulterait des investissements disproportionnés aussi bien dans l'infrastructure que pour le matériel roulant qui resterait inutilisé le reste de la journée.

2. Les dispositions tarifaires en vigueur au niveau suisse s'appliquent dans les cas d'une occupation du compartiment de 1^{re} classe lorsqu'aucune place n'est disponible en 2^e classe. Le tarif suisse T600 précise à cet effet : *Les voyageurs munis d'un titre de transport de 2^e classe qui, faute de place, sont autorisés par le personnel à occuper une place en 1^{re} classe, ne peuvent l'utiliser sans paiement de la différence de prix qu'aussi longtemps qu'aucune place ne pourra leur être attribuée en 2^e classe . A moins qu'ils consentent à payer la différence de prix, ils perdent également le droit à la 1^{re} classe si une place en 1^{re} classe est nécessaire pour des voyageurs munis de titres de transport 1^{re} classe.* La réglementation est donc déjà claire aujourd'hui s'agissant de l'occupation des places en 1^{re} classe, faute de disponibilité en 2^e classe.
3. En ce qui concerne l'utilisation de la 1^{re} classe par des voyageurs munis d'un titre de 2^e classe, le même tarif T600 précise : *Les voyageurs ont le droit au transport dans la classe qui correspond à leurs billets.* Par ailleurs, tous les trains Fribourg–Morat–Neuchâtel/Kerzers circulent sous le régime de « l'autocontrôle », c'est-à-dire qu'il n'y a pas de contrôle systématique des titres de transport mais seulement des contrôles ponctuels. Sous ce régime, le tarif T600 prévoit que les voyageurs en infraction doivent s'acquitter du supplément prévu à cet effet, soit 80 francs. Ce supplément n'aura néanmoins pas à être versé s'il s'avère que le(a) passager(ère) occupe une place en 1^{re} classe, en raison de l'indisponibilité de places en 2^e classe, conformément aux dispositions mentionnées ci-dessus en réponse à la question 2.
4. La requête tendant à ce que le personnel de contrôle maîtrise également la langue allemande est tout à fait justifiée, plus particulièrement dans les trains desservant une région bilingue. Cela dit, les TPF cherchent bien entendu à recruter des personnes bilingues. Cependant, l'engagement de personnes de langue maternelle française ou allemande disposant de bonnes connaissances dans l'autre langue cantonale n'est pas toujours chose aisée. L'effectif engagé comprend toutefois des agents de langue maternelle allemande. Partant, le Conseil d'Etat demandera aux TPF de veiller à ce que, dans la mesure du possible, le personnel de contrôle soit à même de communiquer dans les deux langues.
5. Les TPF veillent à donner une réponse aux diverses réclamations qu'ils reçoivent. Si la réponse donnée ne restitue pas correctement l'état des choses, il appartient au destinataire de réagir et de corriger les faits.
6. La tarification suisse ne prévoit pas une tarification différenciée en fonction de la disponibilité de places assises. Une telle tarification serait par ailleurs difficilement applicable, en particulier dans des trains avec autocontrôle.

Fribourg, le 16 décembre 2008