

Question

Les horaires des bus TPF sont revus chaque année, les nouveaux horaires sont publiés en décembre. Ceux actuellement en vigueur portent sur la période du 11 décembre 2005 au 9 décembre 2006.

Depuis quelques années, des remarques et des suggestions ont été faites par les usagers, voire par des communes sur les anomalies constatées.

Je donnerais quelques exemples en relation avec le réseau desservant la Basse Gruyère, région où se situe notamment les hôpitaux de Riaz et Marsens. Il convient de rappeler que les habitants des rives du Lac de la Gruyère sont également contraints de se déplacer vers les régions de Châtel-St-Denis et Romont suite à la mise en réseau des hôpitaux du Sud.

De plus, ces régions rencontrent également de gros problèmes pour rejoindre la capitale par les transports publics à certaines heures de la journée.

Voici quelques exemples :

a) Une personne veut rendre visite à un proche à l'Hôpital de Romont ou de Châtel-St-Denis en semaine :

- Arrivée du bus TPF venant de Fribourg par Marsens : 10.25 heures - Départ du train pour Romont 10.46 h. et pour Palézieux à 10.13 h.
- Arrivée du bus TPF venant de Fribourg par Marsens : 12.09 heures - Départ du train pour Romont 12.04 h. et pour Palézieux 12.13 h.
- Arrivée du bus TPF venant de Fribourg par Marsens : 13.27 heures - Départ du train pour Romont 13.18h et à 13.13 heures pour Palézieux.

Le problème est identique pour le bus venant de La Roche qui arrive à Bulle à 12.19 h. et 13.19 h. Cette personne devrait attendre le train suivant qui part pour Romont à 14.18 h. et pour Palézieux à 15.13 h.

b) le retour en soirée ne sera pas plus facile :

Arrivée du train de Romont à 18.09 h., départ du bus pour Fribourg par Marsens 18.10 h., par La Roche 18.12 h.

Arrivée du train de Palézieux à 17.43 h.

Le bus suivant pour Fribourg par Marsens est à 19.10 h. et par La Roche à 19.12h.

c) une personne veut se rendre de Marsens à Fribourg par Bulle

Le bus de Marsens arrive à 14.29 heures au Centre commercial de Bulle et le direct pour Fribourg part de cette station à 14.28 h. Le même problème se répète plusieurs fois dans la journée.

d) Dans certaines tranches horaires, plus aucun transport n'est offert :

C'est notamment le cas pour une personne qui veut se rendre de Marsens à Fribourg. Il ne trouvera aucun bus entre 6.54 h. et 9.26 h. et entre 12.09 h. et 15.26.

e) Une personne rentre le soir de Lausanne

Le bus part pour Bulle par Marsens à 21.02, 22.02 et 23.02 h. de Fribourg alors que le train de Lausanne arrive en gare de Fribourg à --.03 h.

A la lecture de ces exemples, l'on constate que très peu d'horaires sont harmonisés et que certains déplacements nécessitent un temps d'attente important. D'autres sont impossibles. Ces régions sont donc mal desservies et leurs habitants ne peuvent souvent pas utiliser les transports publics pour des raisons de mauvaises communications.

A l'heure où la société veut favoriser à tout prix les transports publics, vous me permettrez de douter de la volonté de nos Autorités de tout mettre en œuvre pour aller dans ce sens.

Aussi permettez-moi de poser les questions suivantes :

- 1) La Direction des transports a-t-elle pris en compte les réclamations qui lui sont parvenues ?
- 2) Comment l'on explique qu'aucun changement n'est intervenu dans la nouvelle grille horaire mise en place en décembre dernier ?
- 3) Quelles sont les possibilités pour la Direction des Transports de corriger ces anomalies ?
- 4) Quel en serait le coût ?

Le 29 mars 2006

Réponse du Conseil d'Etat

L'élaboration d'un horaire de transports publics est un processus complexe qui doit tenir compte de nombreux paramètres : besoins de la population desservie, besoins spécifiques de certains groupes d'utilisateurs (écoliers), conditions de correspondances dans les gares de jonction, mise en œuvre efficace des moyens de production, taux de couverture des coûts, indemnités des pouvoirs publics, législation spécifique, etc. Chaque fois que cela est possible, des correspondances sont assurées aux points de jonction. Lorsqu'il n'est pas possible d'assurer toutes les correspondances à un point de jonction, la priorité est, en général, donnée au courant de trafic le plus important. Les conséquences de chaque modification de l'horaire doivent être prises en considération non seulement sur une section d'une ligne mais sur l'ensemble du réseau, en tenant compte des connexions en bout de ligne et des priorités qui y sont données.

L'ordonnance fédérale sur les horaires du 25 novembre 1998 régit la procédure servant à établir, à publier et à modifier l'horaire des entreprises de transport public. Elle dispose que les cantons doivent consulter de manière appropriée les milieux intéressés. Au niveau cantonal, la loi du 20 septembre 1994 sur les transports a institué un Groupe horaire chargé d'examiner, comme organe consultatif, les horaires des entreprises de transports publics desservant le canton.

En règle générale, une consultation du projet d'horaire est organisée tous les deux ans par l'Office fédéral des transports, qui y associe les cantons. Cela signifie que l'horaire, même s'il est publié pour une année seulement, ne peut subir des modifications importantes que tous les deux ans.

La dernière procédure de consultation du projet d'horaire concernait le nouvel horaire Rail 2000 1^e étape (horaire 2005) qui a été mis en service le 12 décembre 2004. Environ 500 requêtes ont été déposées et traitées par le Groupe horaire et plusieurs propositions ont été retenues dans l'horaire définitif. Les demandes de modification qui sont envoyées au Service

des transports et de l'énergie ou aux entreprises de transport en dehors de la procédure de consultation sont prises en compte dans la planification des futurs projets d'horaire.

Selon le rythme bisannuel, le projet d'horaire 2007 devrait être mis en consultation en 2006. Compte tenu de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en décembre 2007, l'Office fédéral des transports a toutefois décidé de renvoyer d'une année cette procédure. Dès lors, seule une procédure cantonale de consultation publique sera lancée, en juin 2006, pour le projet d'horaire 2007.

En ce qui concerne les exemples présentés par le député Romanens, le Conseil d'Etat tient à apporter les précisions suivantes :

- La liaison entre Romont et Marsens/Riaz a été améliorée depuis le changement horaire du 12 décembre 2004. Auparavant, il était en effet nécessaire de transiter par Bulle et le temps de parcours moyen entre Marsens et Romont était de 54 minutes. L'introduction de Rail 2000 a permis de compléter le réseau de desserte régionale par une liaison entre Sorens et Le Châtelard. Romont est ainsi relié directement à Marsens (et à Riaz) avec un temps de parcours moyen de 38 minutes, soit une réduction de 30% de ce dernier.
- La liaison entre Marsens et Fribourg est assurée par les bus de la ligne Bulle - Farvagny – Fribourg. Une liaison via Bulle ou Romont n'a de sens que lorsque aucun bus n'est offert sur la ligne Bulle – Farvagny – Fribourg. Par exemple, la relation entre Marsens et Fribourg est assurée à 7h49 via Bulle (arrivée à Fribourg à 8h28), à 8h34 via Romont (arrivée à Fribourg à 9h33), à 13h13 via Bulle (arrivée à Fribourg à 13h58). Ces possibilités comblent efficacement les tranches horaires sans bus direct de Marsens à Fribourg.
- Certaines correspondances ne peuvent pas être assurées à Bulle en raison des correspondances assurées ailleurs sur le réseau. Par exemple, le bus de Marsens qui arrive à l'arrêt Bulle, Centre commercial, à 14h29 est parti à 13h47 de Romont, où il assure la correspondance avec le train IC qui arrive à 13h43. L'avancement du bus Romont – Bulle provoquerait la perte de cette correspondance à Romont. Le bus direct Bulle – Fribourg assure, lui, la correspondance à Fribourg avec le train IC en direction de Berne. Là aussi, un départ retardé à Bulle entraînerait la perte de la correspondance à Fribourg. Cet exemple illustre les interdépendances de l'horaire et démontre qu'il n'est pas possible d'assurer partout des correspondances.
- Depuis le changement horaire du 12 décembre 2004, la liaison entre Bulle et Lausanne est assurée par le train tpf Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux en correspondance avec le train IC Fribourg – Romont – Palézieux – Lausanne. Cette liaison est assurée en 1h02. Une liaison via Fribourg serait, même avec une correspondance idéale de 4 minutes, nettement plus longue puisque le temps de parcours total serait de 1h23. Le projet d'horaire qui sera prochainement mis en consultation prévoit par ailleurs une liaison supplémentaire, le soir, entre Palézieux et Bulle, où le dernier train arrivera à 22h47, soit une heure plus tard qu'actuellement ; cette liaison permettra ainsi une liaison supplémentaire en soirée entre Lausanne et Bulle.

Dans le cadre de la procédure de consultation du projet d'horaire, les demandes spécifiques sont évaluées techniquement et financièrement. Les exemples précédents montrent que l'horaire en vigueur répond globalement aux besoins de la population desservie. L'évaluation du coût de modifications ne peut donc se faire que sur la base d'une demande précise.

Fribourg, le 7 juin 2006