

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Pierre-André Gaille - Le pétitionnaire pour le rétablissement de la ligne de bus entre la Basse-Glâne et Moudon attend toujours une réponse ! ...

Rappel de l'interpellation

Lors du changement d'horaire en décembre 2004, la ligne de bus des Transports publics fribourgeois (TPF) Basse-Glâne - Moudon a été supprimée. La Commune de Moudon, voulant faire des économies, ne désirait plus la financer.

En mai 2008, Simon Bischof, jeune citoyen de la Commune d'Ursy, a lancé une pétition pour rétablir cette ligne et a récolté 311 signatures. M. Bischof a envoyé un courrier au Département des Infrastructures (DINF) qui en a accusé réception en date du 5 juin 2008. M. Bischof attend toujours une réponse.

Dans la pétition et la demande de remise en service de cette ligne, M. Bischof insiste sur le rôle de centre que représente Moudon pour la Basse-Glâne. Les habitants de cette région descendent souvent à Moudon pour de multiples raisons : les loisirs (piscine, cinéma en plein air, concerts), les achats, les services (dentiste, notaire) et les transports (trains pour Payerne et Lausanne, bus TL pour Lausanne).

Soutenant la démarche d'un jeune citoyen motivé et soucieux de maintenir et de développer les lignes régionales de transport, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Le pétitionnaire recevra-t-il une réponse écrite du Service vaudois de la mobilité ?*
- 2. Les services vaudois et fribourgeois de la mobilité se sont-ils déjà rencontrés pour rétablir des lignes régionales intercantionales ?*
- 3. Les services vaudois et fribourgeois de la mobilité ne peuvent-ils pas assouplir la territorialité des TPF et des Cars postaux ?*
- 4. En collaboration avec la Communauté régionale de la Broye (COREB) et sa Commission des transports, les services vaudois et fribourgeois de la mobilité ne doivent-ils pas redessiner la carte broyarde des transports en tenant mieux compte des villes-centres ?*
- 5. Les transports publics ne doivent-ils pas travailler en synergie avec les transports scolaires ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Souhaite développer.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

La desserte par les transports publics de la Basse-Glâne est principalement une problématique territoriale fribourgeoise. La réorganisation des lignes de bus dans cette région a eu lieu dans la perspective de la mise en service de la première étape de Rail 2000 au changement d'horaire de décembre 2004. Elle a été conduite par le Service des transports et de l'énergie du canton de Fribourg (STE-FR) en collaboration étroite avec les autorités régionales et communales. La réorganisation résultait d'une étude des flux de transport principaux. L'objectif principal était d'assurer de bonnes correspondances sur le réseau CFF à Romont, préfecture du district, en direction de Fribourg et à Palézieux-gare en direction notamment de Lausanne.

Ainsi, dès décembre 2004, deux lignes de bus assurent la desserte régionale avec de bonnes cadences et relient chacune Palézieux-gare à Romont. Il s'agit des lignes de bus TPF 20.472 Palézieux – Oron-la-Ville – Porsel – Vuisternens – Romont et TPF 20.473 Palézieux – Ursy – Romont. La desserte de Mossel a été notamment reprise par la ligne TPF 20.473. Le trafic régional ferroviaire est assuré entre Palézieux et Romont aux heures de pointes uniquement (7 paires de courses du

lundi au vendredi). Entre ces deux gares, la ligne ferroviaire dessert les haltes d'Oron (Oron-le-Châtel), Vauderens et Siviriez, dont le potentiel de trafic est limité.

Dans le cadre de cette réorganisation du réseau des transports publics de la Basse-Glâne, la ligne de bus Porsel – Vauderens – Moudon (cadre 250.18 de l'époque), exploitée à l'époque par les transports publics fribourgeois (TPF), fut supprimée pour concentrer l'offre sur les deux nouvelles lignes TPF 20.472 et TPF 20.473. En effet, les flux transversaux Moudon – Ursy – Vauderens – Porsel enregistrés étaient notablement faibles par rapport aux flux Romont – Ursy/Vuisternens – Palézieux.

Les cantons de Fribourg (76%) et Vaud (24%) se partageaient l'indemnisation des coûts d'exploitation non couverts de cette ligne 250.18, avec le soutien de la Confédération selon les taux respectifs applicables à chacun des cantons.

Pour mémoire, la fréquentation de la ligne de bus Porsel – Moudon voyait en 2003 et 2004 plus de clients circuler sur le tronçon fribourgeois Montet – Porsel (216 à 256 voyageurs en moyenne par jour ouvrable) que sur le tronçon intercantonal Montet – Moudon (32 à 38 voyageurs en moyenne par jour ouvrable).

Selon le recensement fédéral 2000, depuis Ursy, pour 274 pendulaires sortants, 60 se rendaient à Romont (dont 36 en transport public) et 22 vers Moudon (aucun en transport public alors qu'il existait une ligne de bus). Depuis Mossel, 44 pendulaires sortants (travail ou école) étaient dénombrés dont 8 se rendaient à Romont contre seulement 3 vers Moudon.

La pétition, citée par M. le député Gaille dans son interpellation, avait la teneur suivante :

"Pétition pour la remise en service de la ligne de bus Mossel-Ursy-Moudon

Lors du changement d'horaire de décembre 2004, la ligne de bus des transports publics fribourgeois Mossel-Ursy-Moudon a été supprimée, la ville de Moudon qui la finançait jusqu'ici, voulant faire des économies.

· Depuis lors plus que une ligne existe. Le village de Mossel n'est plus que desservi du lundi au vendredi deux fois par jour, sauf lors de vacances scolaires et jours fériés où plus aucun bus n'y circule. Cette situation contraint les personnes désirantes de quitter la localité ou de s'y rendre ultérieurement, d'utiliser des véhicules privés.

· Depuis lors, les personnes de la Basse-Glâne voulant, soit se rendre en transports publics à Moudon, soit d'en revenir ou les personnes de la Broye désirantes, soit de venir en Basse-Glâne, soit d'y retourner, doivent faire un détour par Romont ou par Palézieux, ce qui représente une importante perte de temps et pour celles ne possédant pas d'abonnement général, également une grosse dépense d'argent. Il existe, comme dans le cas de Mossel, la possibilité d'utiliser des véhicules privés. Nombre d'entre eux n'ayant pas la possibilité "véhicules privés", l'alternative ne peut s'appliquer à eux.

Les personnes soussigné-e-s demandent :

Que le Préfet du district de la Glâne, en commun avec les TPF et les communes de Ursy, Montet, Vuarmarens, Rue, Promasens, Siviriez et Moudon recherchent des possibilités de financement de la ligne Mossel-Ursy-Moudon pour qu'elle soit en service à nouveau dès le changement d'horaire de décembre 2008."

Il convient de préciser que cette ligne a en fait été supprimée dans le cadre de la réorganisation du réseau de la Basse-Glâne, décidée par le canton de Fribourg, et non à la demande de la commune de Moudon.

1. Le pétitionnaire recevra-t-il une réponse écrite du Service vaudois de la mobilité ?

Le Service vaudois de la mobilité (SM-VD) a reçu le 5 juin 2008 le courrier de M. Bischof demandant la remise en service de la ligne de bus Mossel – Ursy – Moudon avec en annexe la pétition mentionnée ci-dessus. Le SM a accusé réception de ce courrier par messagerie. La demande de M. Bischof a été simultanément transmise au Service des transports et de l'énergie du canton de Fribourg (STE-FR), étant donné que ce dernier était le commanditaire principal de la prestation, que la pétition était destinée au préfet du district de la Glâne et que l'intervenant était domicilié sur le canton de Fribourg.

Le STE-FR a accusé réception auprès de M. Bischof de sa demande en date du 6 juin 2008 avec copie au SM-VD. Dans ce courrier, le STE-FR informait M. Bischof que sa requête serait analysée dans la procédure de consultation de l'horaire 2009 (courant du 2 au 16 juin 2008) menée dans le canton de Fribourg. Au terme de cette procédure, le STE-FR a adressé une réponse par courrier électronique à M. Bischof, en date du 11 août 2008, lui indiquant que celle-ci sera évaluée dans le cadre de la planification des prochains horaires. Cette réponse du canton "leader" engageait aussi le SM-VD.

Suite à un contact récent avec les autorités fribourgeoises, le STE-FR précise que la demande potentielle de transport est trop faible selon les critères fixés par l'Office fédéral des transports pour justifier le rétablissement de cette ligne et son co-financement par la Confédération.

2. Les services vaudois et fribourgeois de la mobilité se sont-ils déjà rencontrés pour rétablir des lignes régionales intercantionales ?

De manière générale, les services vaudois et fribourgeois ont une collaboration étroite et constante entre eux pour les lignes intercantionales. Aucune décision n'est prise sans une concertation entre services cantonaux. Les mandats de prestations pour ces lignes intercantionales sont décidés conjointement. Selon les principes de collaboration intercantonale fixée par

l'Office fédéral des transports, le canton "leader" est celui qui a la part territoriale la plus élevée.

A titre d'exemple récent, en 2008, la Communauté régionale de la Broye (COREB), par l'intermédiaire de sa commission des transports, a demandé au SM-VD de renforcer l'offre de la ligne TPF 475 Moudon – Romont pour les pendulaires travaillant à Berne. Cette ligne rabat les clients sur la gare de Romont desservie par les trains InterRegio pour Berne. La clientèle de la ligne est composée de deux flux complémentaires : le matin, les élèves des villages desservis par la ligne se rendant au collège de Moudon et les pendulaires de Moudon et Lucens à destination de Fribourg ou Berne ; la situation s'inverse le soir, donc le bus engagé sert dans les deux sens (optimisation des ressources).

Les cantons de Vaud et de Fribourg, ainsi que l'Office fédéral des transports (OFT), se sont mis d'accord sur le financement de ces prestations supplémentaires. Ainsi, depuis décembre 2008, trois paires de courses ont été ajoutées sur cette ligne du lundi au vendredi.

3. Les services vaudois et fribourgeois de la mobilité ne peuvent-ils pas assouplir la territorialité des TPF et des Cars postaux ?

Il n'y a aucune rigidité territoriale des entreprises de transport. Pour exemple, il existe aussi bien des lignes intercantionales desservies par CarPostal (Romont – Payerne, Romont – Avry, Oron – La Verrerie, Granges-Marnand – Cheiry et Payerne – Combremont-le-Petit) ou TPF (Palézieux – Ursy/Vuisternens – Romont, Moudon – Romont, Palézieux – Attalens).

4. En collaboration avec la Communauté régionale de la Broye (COREB) et sa Commission des transports, les services vaudois et fribourgeois de la mobilité ne doivent-ils pas redessiner la carte broyarde des transports en tenant mieux compte des villes-centres ?

En février dernier, une délégation emmenée par le Conseiller d'Etat François Marthaler a rencontré à Payerne la commission des transports de la COREB pour examiner ses propositions en matière de transports publics. Le STE-FR était aussi représenté à cette réunion. Au surplus, les services cantonaux sont à disposition de la commission régionale des transports pour contribuer à faire évoluer l'offre de transport public.

Le chef du DINF a ainsi suggéré à la COREB d'établir une liste des priorités pour les demandes d'amélioration de la desserte de la Broye par les transports publics. Cette base permettra d'engager une démarche intercantonale de réorganisation du réseau de bus de la Broye.

5. Les transports publics ne doivent-ils pas travailler en synergie avec les transports scolaires ?

La question de la prise en charge d'une partie du transport scolaire par des lignes régulières est une problématique souvent complexe. Les besoins ne sont, à priori, pas les mêmes en termes de parcours (liaison directe / ramassage fin), de destination (établissement scolaire / gares) ou d'horaires (début des cours / correspondances). De plus, la cohabitation peut s'avérer délicate en termes de capacité (pics de demande) et de confort (élèves bruyants avec captifs ou pendulaires qu'on essaie d'attirer dans les transports publics).

L'offre de transport doit être coordonnée pour satisfaire d'abord les besoins des pendulaires en offrant des correspondances avec les trains régionaux et ceux des "Grandes lignes" des CFF. En revanche, par l'adaptation des horaires des écoles à ceux des transports publics réguliers et par une organisation adéquate des sites scolaires, le recours aux transports publics réguliers devient possible. De nombreux groupements scolaires assurent ainsi une part importante de leurs déplacements par les services réguliers de ligne.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 3 juin 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean