



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Benjamin Gasser

QA 3101.12

Politique tarifaire des transports publics dans le canton

I. Question

Lors des débats sur la motion 1134.11 Christa Mutter / Louis Duc – Faciliter l'emploi des transports publics pour les familles et les jeunes, j'ai pu articuler des chiffres sur les coûts des abonnements pour une famille qui sont supérieurs aux abonnements généraux des CFF. Pour une famille de deux parents et deux enfants (qui ont entre 20 et 25 ans et qui sont encore aux études) et qui se rendent de Bulle à Fribourg avec le RER Fribourg|Freiburg, doit acheter un abonnement annuel 7 zones et plus. Cette famille va devoir payer 2 abonnements adultes à 2079 francs et deux abonnements enfants à 1566 francs. Ce qui coûtera à cette famille 7290 francs.

Si cette famille décide de prendre l'abonnement général CFF, elle payera deux abonnements adultes à prix différenciés, 3350 francs et 1900 francs, et deux abonnements jeunes à 830 francs (à prix préférentiel car à l'intérieur de la famille). Ce qui reviendra à cette famille à payer 6910 francs.

Voici donc mes questions à ce sujet :

1. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il par rapport à ces chiffres ?
2. Quelle est la stratégie du Conseil d'Etat pour réduire le prix des transports publics pour les familles ? Quelles sont les raisons pour lesquelles il a refusé la motion qui aidait très clairement les familles ?
3. Le Conseil d'Etat a-t-il réalisé une projection financière suite à une politique tarifaire différenciée pour les familles ?
4. Certaines communes accordent des subventions pour les jeunes, les étudiants et les apprentis pour les abonnements de transports. Qu'en est-il alors des citoyens qui résident dans des communes qui ne fournissent pas ce subventionnement ?
5. Quelle est la marge de manœuvre du Conseil d'Etat dans les différentes stratégies tarifaires des TPF ?
6. Qu'est-ce que le Conseil d'Etat propose concrètement pour les transports en lien avec le développement durable ?

6 décembre 2012

II. Réponse du Conseil d'Etat

Dans son programme gouvernemental, le Conseil d'Etat a réaffirmé l'importance qu'il accordait au développement de l'offre en transports publics (Point 4.2 « Densifier l'offre fribourgeoise en

transports publics »). Des moyens conséquents ont été et vont être investis afin de renforcer l'attractivité des transports publics dans le canton de Fribourg notamment avec la mise en place progressive du RER Fribourg|Freiburg. Si le financement de cette offre est assuré majoritairement par les pouvoirs publics, les recettes provenant de la vente des titres de transport en sont le complément indispensable.

La communauté tarifaire Frimobil, introduite en décembre 2006, a unifié et simplifié les tarifs pratiqués jusqu'alors dans le canton. Frimobil a remplacé, sur son périmètre de validité, les titres de transport préexistants, en particulier l'abonnement de parcours, qui reste toutefois disponible pour les destinations à l'extérieur du périmètre Frimobil. D'une manière générale, la mise en place de Frimobil a entraîné une baisse de prix pour l'usager avec une compensation des baisses de recettes par les pouvoirs publics.

Cela étant dit, le Conseil d'Etat répond de la manière suivante aux différentes questions.

1. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il par rapport à ces chiffres ?

L'abonnement général ainsi que les autres abonnements et billets des entreprises suisses de transport dépendent du Service direct (SD) qui fonctionne comme une communauté tarifaire nationale. La gestion du SD est assurée par l'Union des transports publics.

Les communautés tarifaires régionales sont complémentaires au SD et remplacent les abonnements et les billets de parcours par leurs propres titres de transport. Frimobil n'a donc pas vocation à concurrencer l'offre tarifaire des entreprises suisses de transport, et le prix d'un abonnement annuel Frimobil pour 7 zones et plus est cohérent avec celui de l'abonnement général. Les communautés tarifaires voisines ont, par ailleurs, des tarifs « toutes zones » supérieurs aux tarifs Frimobil :

- | | | |
|------------------------|--------|-------------------|
| > Frimobil : | 2178.– | pour les adultes; |
| > Mobilis : | 2430.– | pour les adultes; |
| > Libero : | 2660.– | pour les adultes; |
| > abonnement général : | 3550.– | pour les adultes. |

Il est intéressant de relever qu'à partir d'une distance d'environ 120 km, l'abonnement général devient plus avantageux que l'abonnement de parcours. Pour une famille de quatre personnes (deux adultes et deux enfants entre 16 et 25 ans), cette distance se réduit à environ 40 km. Par exemple, une telle famille paierait pour quatre abonnements de parcours annuels Romont–Lausanne 7434 francs, contre 7310 avec l'abonnement général « famille ». De manière similaire, l'abonnement général « famille » est souvent plus économique que les titres de transport « toutes zones » des communautés tarifaires.

Le fait qu'à partir d'un certain nombre de kilomètres ou de zones, il est plus avantageux d'acquérir un abonnement général n'a donc rien d'exceptionnel.

A noter que les autres communautés tarifaires régionales, notamment Mobilis (Vaud), Unireso (Genève), Libero (Berne), ZVV (Zürich), Onde Verte (Neuchâtel), n'ont pas, à l'instar de la communauté Frimobil, prévu de réductions tarifaires pour les abonnements annuels des familles.

2. Quelle est la stratégie du Conseil d'Etat pour réduire le prix des transports publics pour les familles ? Quelles sont les raisons pour lesquelles il a refusé la motion qui aidait très clairement les familles ?

Le Conseil d'Etat a déjà eu l'occasion de préciser sa position dans sa réponse à la motion populaire 1509.10 des Jeunesses socialistes fribourgeoises Gratuité des transports publics pour les jeunes du canton de Fribourg, puis dans celle à la motion 1134.11 Christa Mutter / Louis Duc – Faciliter l'emploi des transports publics pour les familles et les jeunes. Le Grand Conseil a rejeté ces deux motions.

Les tarifs des abonnements Frimobil sont attractifs, et les 6–25 ans bénéficient d'une réduction de 25 %. De plus jusqu'à 16 ans, les enfants profitent du demi-tarif pour les billets individuels, et il existe plusieurs offres particulières destinées aux enfants et aux jeunes de moins de 25 ans (carte « Junior », carte « Petits-enfants »). Enfin, les frais de déplacements des élèves fréquentant les cycles d'orientation du canton sont pris en charge par les collectivités publiques.

3. Le Conseil d'Etat a-t-il réalisé une projection financière suite à une politique tarifaire différenciée pour les familles ?

Dans le cadre de la préparation de sa réponse à la motion 1134.11 Christa Mutter / Louis Duc – Faciliter l'emploi des transports publics pour les familles et les jeunes, le Service de la mobilité avait évalué la faisabilité et l'opportunité d'une modification de la structure tarifaire de Frimobil. Des estimations financières ont été réalisées dans ce cadre.

4. Certaines communes accordent des subventions pour les jeunes, les étudiants et les apprentis pour les abonnements de transports. Qu'en est-il alors des citoyens qui résident dans des communes qui ne fournissent pas ce subventionnement ?

Le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à chaque commune, en fonction de sa situation spécifique, de déterminer les soutiens qu'elle entend octroyer aux personnes en formation.

Pour l'école obligatoire, il faut préciser que les élèves bénéficient de transports gratuits lorsque la longueur ou le caractère particulièrement dangereux du trajet le justifie (Art. 6 al. 2, loi scolaire du 23 mai 1985).

5. *Quelle est la marge de manœuvre du Conseil d'Etat dans les différentes stratégies tarifaires des TPF ?*

Lors de l'introduction de Frimobil, les entreprises participantes, TPF, CFF, BLS et Car postal, ont transféré leurs compétences tarifaires à la Communauté tarifaire intégrale fribourgeoise (CTIFR), constituée en société simple. De leur côté, les commanditaires (l'Etat de Fribourg, l'Etat de Vaud, le canton de Berne et la CUTAF) ont passé une convention avec la CTIFR afin de préciser leurs attentes en matière de tarifs au sens de l'article 13 de la loi fédérale sur les transports publics du 4 octobre 1985.

La législation fédérale limite cependant fortement la marge de manœuvre du Conseil d'Etat en matière de tarif puisque l'article 10 de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs précise que la « Confédération et les cantons veillent à ce que les services de

transport de même valeur soient offerts dans tout le pays à des prix comparables ». Le Conseil d'Etat ne peut intervenir que de manière limitée dans la fixation des tarifs de Frimobil.

6. Qu'est-ce que le CE propose concrètement pour les transports en lien avec le développement durable ?

Le canton mène depuis plusieurs années une politique visant à moderniser et à renforcer l'attractivité des transports publics dans le canton de Fribourg, notamment par le projet RER Fribourg|Freiburg. Cette politique s'inscrit dans une perspective de développement durable et d'aménagement du territoire cohérent et rationnel.

Le Conseil d'Etat déploie également des efforts constants visant à faciliter et promouvoir la mobilité douce dans le canton. Des mesures ont été prises pour favoriser la création de chemins pour piétons et rendre les liaisons piétonnes sûres et attractives. Une planification cantonale du réseau cyclable a également été établie afin de mettre en place un réseau cyclable cohérent, facilitant le trafic pendulaire entre les localités.

29 janvier 2013