



du Conseil d'Etat au Grand Conseil
sur le postulat 2077.10 Eric Menoud/Jean-Louis Romanens sur l'organisation et l'avenir
des transports publics, au profit des trois districts du sud du canton

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport sur le postulat 2077.10 déposé par les députés Eric Menoud et Jean-Louis Romanens. Dans ce postulat, ceux-ci demandent au Conseil d'Etat qu'une étude soit réalisée et que des propositions soient faites quant à l'organisation et à l'avenir des transports publics dans le sud du canton, notamment en ce qui concerne les chemins de fer. Il a été accepté par le Grand Conseil le 9 décembre 2010 avec 50 voix, 6 oppositions et 4 abstentions.

1. Introduction

En 2006, le Plan cantonal des transports, adopté par le Conseil d'Etat, posait les bases de la politique cantonale en matière de mobilité. Il s'agissait notamment d'assurer à la population une mobilité en transports publics sur l'ensemble du territoire cantonal et d'augmenter leur part modale. Diverses études visant à développer l'offre ferroviaire dans le canton ont alors été menées par le Service des transports et de l'énergie en collaboration avec les entreprises de transport concernées. Le 1^{er} décembre 2009, la validation par le Conseil d'Etat de la stratégie pour la mise en place du RER Fribourg|Freiburg marque leur aboutissement. A cette occasion, le Conseil d'Etat confie au service en charge des transports le soin d'étudier l'opportunité d'une nouvelle liaison rapide entre Gruyères et Palézieux. Suite à l'analyse de diverses variantes, ces travaux permettent de mettre en évidence l'une d'elle sous le nom de variante «RER Sud». L'objectif de cette dernière est la mise en place d'un système de trains accélérés à la cadence semi-horaire entre Palézieux et Bulle.

Les résultats de l'étude ont été mis en consultation du 27 février au 9 mars 2012 auprès des communes, des préfectures et des écoles touchées par le réseau à voie étroite. Dans une grande majorité, celles-ci ont émis une appréciation positive quant aux améliorations offertes par le RER Sud et ont compris que la suppression de huit haltes constituait un désagrément indispensable à la réussite du projet dans son ensemble.

En complément de la 1^{re} étape du RER avec la nouvelle liaison ferroviaire Bulle–Romont–Fribourg–Berne, le projet «RER sud» constitue la deuxième colonne vertébrale de l'organisation future des transports publics dans le sud du canton. Il est connecté au réseau principal à Bulle et à Palézieux. Ce projet est décrit en détail au chapitre 3.

2. RER Fribourg|Freiburg 1^{re} étape

Le Conseil d'Etat a déjà eu l'occasion d'exposer sa stratégie de développement des transports publics dans le canton de Fribourg, en particulier dans son rapport sur les postulats 2015.07 et 2073.10.

Depuis décembre 2011, le RER Fribourg|Freiburg est devenu une réalité avec la mise en service de la ligne RegionalExpress (RE) Bulle–Romont–Fribourg–Berne. Entre Bulle et Fribourg, la desserte est semi-horaire du lundi au vendredi et horaire le weekend. Aux heures de pointe, un train sur deux est prolongé jusqu'à Berne. Dès le 9 décembre 2012, avec la mise en service du nouvel horaire Romandie, l'offre sera étoffée. Les trains circuleront chaque heure entre Bulle et Berne et non plus seulement aux heures de pointe. La cadence semi-horaire sera, par ailleurs, étendue au weekend. L'offre s'améliore non seulement pour les habitants du sud du canton qui bénéficieront de relations améliorées en direction de Berne mais elle ouvrira aussi des perspectives intéressantes pour les visiteurs du sud du canton, de la Gruyère en particulier, qui disposeront d'une liaison chaque heure et sans changement entre Berne et Bulle.

Le centre régional glânois, de son côté, sera relié chaque heure à la côte lémanique par le nouveau train RegionalExpress Romont–Lausanne–Genève. Aux heures de pointe, le train régional Romont–Palézieux sera prolongé jusqu'à Lausanne, offrant ici une deuxième liaison horaire en direction de Lausanne. La liaison vers Berne sera assurée par le RE Palézieux/Bulle–Romont–Fribourg–Berne. En comparaison de la situation prévalant avant la mise en service de la 1^{re} étape du RER Fribourg|Freiburg (horaire 2011), l'augmentation du nombre

de départ en gare de Romont sera significative avec environ 50% de départs supplémentaires aux heures de pointe.

3. Projet RER Sud

3.1. Objectifs

Les études à la base du projet «RER sud» avaient pour objectif principal l'amélioration de l'attractivité de la ligne Bulle–Palézieux grâce à une diminution du temps de parcours et à une augmentation de la fréquence des trains. Suite aux modifications engendrées par le nouvel horaire 2013 («concept Romandie» des CFF), il s'agissait aussi de veiller au maintien de bonnes correspondances à Palézieux en direction de Lausanne et de Fribourg.

3.2. Offre actuelle

L'offre actuelle sur le réseau à voie étroite comprend un train régional Montbovon–Bulle–Châtel-Saint-Denis–Palézieux circulant chaque heure et desservant tous les arrêts de la ligne. Entre Bulle et Palézieux, le train dessert quinze arrêts avec un intervalle moyen entre chaque arrêt de 1,5 km. En outre, un rebroussement est nécessaire à la gare de Châtel-Saint-Denis. Le temps d'arrêt est alors d'au moins 3 minutes. Ces éléments concourent à une vitesse commerciale faible de 37,6 km/h et à un temps de parcours de 42 minutes entre Bulle et Palézieux.

3.3. Variante retenue

Les études effectuées ont considéré l'opportunité de plusieurs variantes combinant des trains lents desservant tous les arrêts actuels de la ligne, des trains accélérés ne faisant halte que dans les gares importantes et des trains rapides ne desservant que Bulle, Châtel-Saint-Denis et Palézieux. Parmi ces différentes variantes, quatre ont été retenues pour un examen approfondi. Celui-ci a ainsi permis de mettre en évidence que seule l'une d'entre elles permettait de répondre aux objectifs fixés. Cette variante, nommée RER Sud, se caractérise par la circulation, chaque heure, de deux trains accélérés entre Bulle et Palézieux dont l'un est prolongé jusqu'à Gruyères.

Le RER Sud permettra de rendre cette ligne plus attractive, non seulement en diminuant le temps de parcours et en doublant sa cadence mais en offrant également à ses usagers de bénéficier d'infrastructures et de matériel roulant plus performants et confortables. Les correspondances à Palézieux seront assurées chaque demi-heure pour Lausanne et chaque heure pour Fribourg. La variante choisie permettra également de satisfaire les besoins spécifiques des élèves. Enfin,

la liaison sans changement entre Gruyères et la halte Broc-Fabrique constituera un attrait touristique supplémentaire pour les visiteurs à destination des différents lieux situés à proximité.

L'atteinte des objectifs énumérés ci-dessus exigera toutefois un certain nombre d'adaptations au niveau de l'offre. Afin de permettre un temps de parcours attractif, huit haltes devront en effet être supprimées, soit Planchy, Les Colombettes, Les Ponts, Le Crêt, Prayoud, Au Moulin, Tatroz et Granges. Celles-ci ont été sélectionnées en raison de leur faible fréquentation (≤ 6 montées et descentes/jour) et de leur proximité vis-à-vis d'un autre arrêt (≤ 1 km). Comme l'illustre le graphique ci-dessous, 3 arrêts totalisent le 70% de la demande (Bulle, Châtel-Saint-Denis, Palézieux) et 9 arrêts regroupent le 94% de la fréquentation.

3.4. Adaptations nécessaires des infrastructures et du matériel roulant

Cette réduction du temps de parcours implique des améliorations conséquentes en matière d'infrastructures. Il s'agit principalement de déplacer la gare de Châtel-Saint-Denis de manière à supprimer le rebroussement ainsi que de moderniser la ligne afin de permettre l'augmentation de la vitesse sur le tronçon. Certains passages à niveau devront quant à eux être assainis afin de répondre aux normes de sécurité en vigueur et éviter ainsi un ralentissement obligatoire des trains à l'approche de passages non gardés. Le remplacement du matériel roulant participera également à ce gain de vitesse. Enfin, les gares devront, au même titre que sur le reste du réseau ferroviaire national, être mises en conformité avec la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) d'ici à fin 2023.

En raison de l'importance des travaux à effectuer, le projet du RER Sud ne pourra pas immédiatement être mis en œuvre selon sa version définitive. C'est pourquoi sa réalisation se déroulera en plusieurs étapes.

4. Mise en œuvre du projet

4.1. 1^{re} étape: à partir du 9 décembre 2012

La 1^{re} étape du RER Sud sera lancée en même temps que l'Horaires Romandie 2013 des CFF. Parmi les adaptations évoquées précédemment, seule la suppression des haltes sera effective. Le matériel roulant et les infrastructures ne seront modifiés que dans une étape ultérieure.

Entre Bulle et Palézieux, un train accéléré circulera chaque heure alors que la cadence semi-horaire sera assurée toute

la journée, sept jours sur sept, entre Châtel-Saint-Denis et Palézieux. Il en sera de même entre Semsales et Bulle mais uniquement en semaine et aux heures de pointe. Ce train sera en outre exceptionnellement prolongé à certaines heures jusqu'à Châtel-Saint-Denis afin d'offrir la possibilité aux écoliers de rejoindre leur établissement.

Grâce à ces changements, le temps de parcours entre Bulle et Palézieux se trouvera d'ores et déjà réduit de 5 minutes; 37 minutes au lieu de 42 minutes. La distance moyenne entre les arrêts passera de 1,6 km à 3,3 km.

Cette nouvelle offre sera en outre ajustée aux horaires grandes lignes des CFF à Palézieux, de même qu'avec le réseau RER vaudois et fribourgeois, et permettra à l'ensemble de la population de profiter des effets positifs des nouveaux horaires.

4.2. Etapes suivantes

Dans ses prochaines étapes, le RER Sud connaîtra des améliorations progressives selon le rythme de modernisation des infrastructures, d'assainissement des passages à niveau et de remplacement du matériel roulant. L'achèvement du chantier lié au déplacement de la gare de Châtel-Saint-Denis sera également un élément déterminant.

Il convient encore de préciser que la mise en œuvre du projet sera également influencée par la capacité de l'Etat à dégager les ressources financières nécessaires à sa réalisation.

5. Conclusion

A terme, le RER Sud offrira, chaque heure, deux trains accélérés entre Bulle et Palézieux dont l'un prolongé jusqu'à Gruyères. L'offre ferroviaire régionale s'en verra grandement améliorée.

Dans sa 1^{re} étape, la mise en œuvre du RER Sud et l'instauration d'une cadence à 30 minutes entre Châtel-Saint-Denis et Palézieux et, aux heures de pointe, entre Semsales et Bulle permettra déjà de répondre à l'augmentation de la demande (moyenne de 1500 voyageurs par jour ouvrable entre Palézieux et Châtel-Saint-Denis). Elle offrira également des correspondances de bonne qualité à Palézieux en direction de Lausanne et de Fribourg.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat considère que le RER Sud constitue, avec la nouvelle ligne RE Bulle–Romont–Fribourg–Berne, l'épine dorsale du réseau de transports publics du sud du canton et sera à même de répondre aux besoins en mobilité actuels et futurs liés au

dynamisme démographique et économique des districts de la Gruyère, de la Veveyse et de la Glâne.

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à prendre acte du rapport.