

**Liaison Bulle–Romont–Fribourg par le train**

---

**Résumé du mandat**

Les signataires du mandat, déposé et développé le 6 mai 2009, demandent au Conseil d'Etat d'intervenir dans les plus brefs délais pour qu'une ligne ferroviaire directe Bulle–Romont–Fribourg soit mise en place au plus tard en décembre 2010 et d'y attribuer les moyens nécessaires.

**Réponse du Conseil d'Etat**

L'ampleur des travaux à réaliser, ainsi que le nombre d'intervenants externes à l'administration dans ce dossier expliquent pour quelles raisons le Conseil d'Etat n'est en mesure de répondre qu'aujourd'hui aux dépositaires du présent mandat.

Le Conseil d'Etat a souligné depuis plusieurs années l'importance de la réalisation d'un RER fribourgeois. Dans le cadre de la convention signée avec les CFF concernant CFF Cargo, le Conseil d'Etat et les CFF ont décidé le 15 mai 2008 d'un renforcement de la collaboration entre les CFF et les TPF en vue d'un RER fribourgeois. Dès février 2009, soit avant que le présent mandat soit déposé, la Direction de l'économie et de l'emploi a mandaté le Service des transports et de l'énergie en vue de l'évaluation des deux variantes de liaison ferroviaire entre Bulle et Fribourg, en collaboration avec les TPF et les CFF. Sur la base de cette étude, le Conseil d'Etat a défini sa politique en la matière au mois de décembre 2009. Il a en particulier donné la mission aux TPF et aux CFF de mettre en place une liaison ferroviaire attractive entre Bulle et Fribourg via Romont dès le changement horaire de décembre 2011.

**1. SITUATION ACTUELLE**

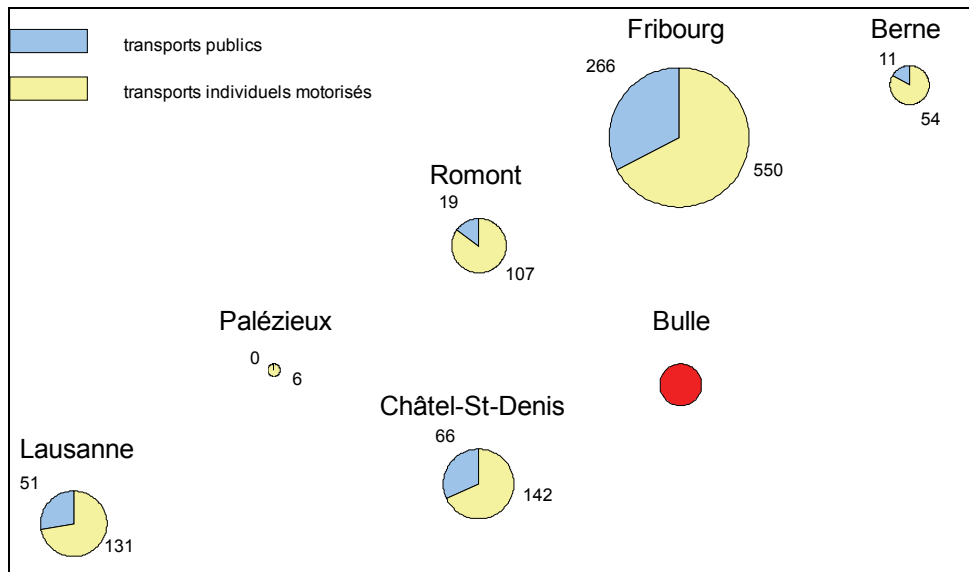
La liaison entre Bulle et Fribourg est actuellement assurée, du lundi au vendredi, à la cadence semi-horaire par le bus direct (cadence horaire le week-end). Le temps de parcours s'élève à 32 minutes. Des difficultés de circulation sont souvent rencontrées aux heures de pointe à l'entrée des villes de Fribourg et de Bulle, si bien qu'à ces périodes, le temps de parcours effectif dépasse les 32 minutes prévues par l'horaire.

La liaison actuelle en bus compte 29 kilomètres, dont 23 kilomètres d'autoroute. A titre de comparaison, le trajet en train de Bulle à Fribourg via Romont mesure 44 kilomètres. Pour égaler le temps de parcours du bus, le train doit circuler à une allure moyenne de 83 km/h.

Actuellement, la ligne de bus transporte annuellement environ un demi-million de voyageurs (2008 : 465 000).

Les données du recensement fédéral de 2000 permettent une bonne représentation de la structure des flux pendulaires principaux. Ces données prennent en compte uniquement les flux de voyageurs entre les villes mentionnées. Elles ne comprennent donc pas les voyageurs pendulaires sur d'autres liaisons, par exemple Grandvillard–Fribourg ou Bulle–Genève. La liaison entre Bulle et Fribourg est de loin la plus importante (816 pendulaires entrants et sortants). Ensuite, ce sont les mouvements pendulaires avec

Châtel-St-Denis (208) et Lausanne (182) qui sont les plus nombreux, environ 3,5 fois plus qu'avec Berne (65).



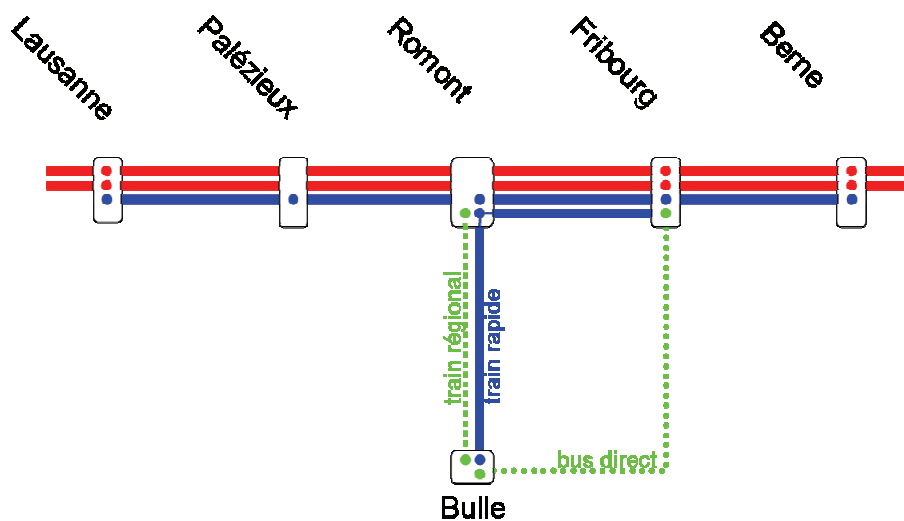
Pendulaires entrants et sortants, actifs et en formation (recensement fédéral 2000)

## 2. DESCRIPTION DES VARIANTES ÉTUDIÉES

Deux variantes d'amélioration de l'offre entre Bulle et Fribourg ont été étudiées dans le cadre du groupe de travail. Pour rappel, la liaison Bulle–Fribourg est actuellement assurée toutes les 30 minutes par le bus direct. Son temps de parcours s'élève à 32 minutes.

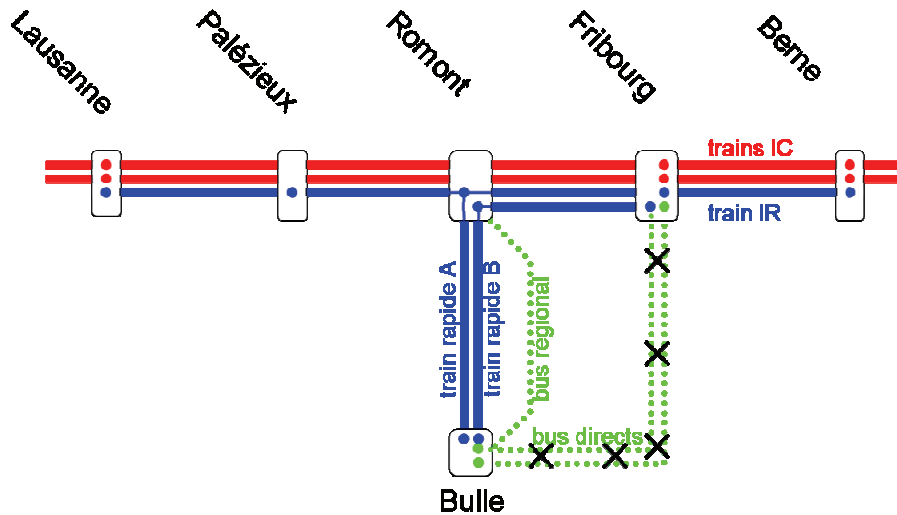
### 2.1 Variante de base :

- Concept :**
- liaison Bulle–Fribourg toutes les 30 minutes en alternance avec le train rapide et le bus direct
  - desserte régionale Bulle–Romont par le train (avec desserte des localités sur cet axe)



2.2 Variante « option TPF–CFF » :

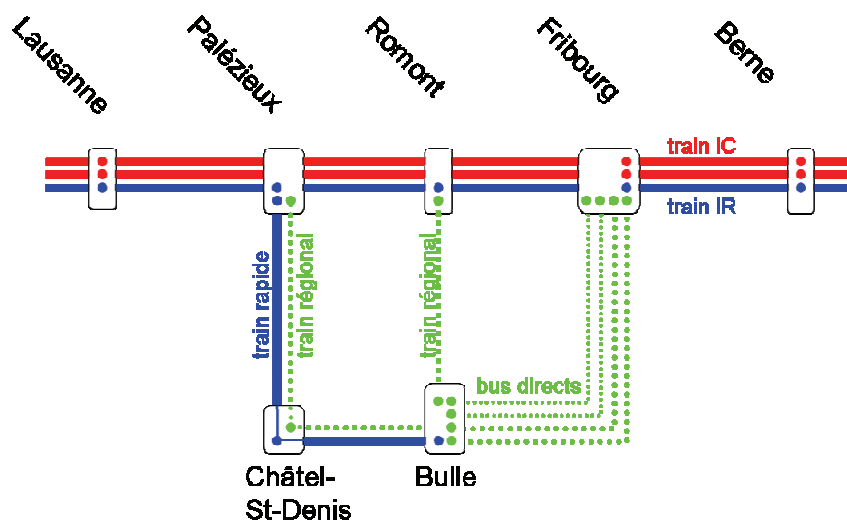
- Concept :
- liaison Bulle–Fribourg toutes les 30 minutes avec le train
  - desserte régionale Bulle–Romont par le bus (avec desserte des localités sur cet axe)



2.3 Variante Rapido :

Dans le cadre des travaux, une variante nommée Rapido basée sur l'amélioration de la desserte actuelle par le bus a été développée. Il s'agissait en particulier de disposer d'une base de comparaison fondée sur l'amélioration du système actuel de desserte.

- Concept :
- liaison Bulle–Fribourg toutes les 30 minutes (toutes les 15 minutes aux heures de pointe) avec le bus
  - desserte régionale Bulle–Romont par le train (avec desserte des localités sur cet axe)
  - nouveau train rapide Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux donnant la correspondance vers Lausanne



### 3. EVALUATION DES VARIANTES

Une analyse multicritère a permis de faire ressortir la variante « Option TPF–CFF » comme la plus favorable. Cette analyse ressort du tableau suivant :

	Variante de base	Variante « option tpf - CFF »	Variante « Rapido »
Temps de parcours Bulle – Fribourg (sans confort et fiabilité)	-	-	+
Fréquence de la liaison Bulle – Fribourg	o	o	+
Confort de la liaison Bulle – Fribourg	+	++	o
Fiabilité de la liaison Bulle – Fribourg	+	++	-
Lisibilité de l'offre Bulle – Fribourg (produit unique ou mixte bus-train)	-	o	o
Effet de la variante sur la demande	++	++	+
Rupture de charge de la liaison Bulle – Berne	o	+	o
Impact pour l'image/cohérence du RER FR	+	++	-

Légendes : 0 → sans influence / - → détérioration / + → amélioration / ++ → forte amélioration

### 4. DÉCISION DU CONSEIL D'ÉTAT

En séance du 1<sup>er</sup> décembre 2009, le Conseil d'Etat a validé le choix de la variante « Option TPF–CFF » en remplacement de l'offre bus actuelle. Il a demandé aux TPF et aux CFF de mettre en place la nouvelle liaison ferroviaire Bulle–Romont–Fribourg–Berne, au plus tard pour le changement d'horaire de décembre 2011, comprenant en alternance :

- a) un **train A** Bulle–Romont–Fribourg–Berne et retour à la cadence horaire. Entre Romont et Berne, le train desservant Bulle est rattaché au nouveau train « Grandes Lignes » assurant la desserte de Romont et Palézieux ;
- b) un **train B** Bulle–Romont–Fribourg et retour à la cadence horaire ;
- c) l'offre de base semi-horaire est adaptée à la demande en soirée et le week-end.

Une nouvelle ligne de bus régional desservira les localités situées entre Bulle et Romont.

Compte tenu des travaux d'infrastructure nécessaires à la mise en service de la nouvelle liaison et des impératifs liés à l'offre « Grandes Lignes », le planning actuel prévoit une mise en service au changement horaire de décembre 2011.

### 5. CONCLUSION

En conclusion, le Conseil d'Etat vous propose de refuser formellement ce mandat, auquel il a déjà donné suite puisque ses récentes décisions relatives à la liaison Bulle–Romont–Fribourg par le train répondent déjà aux objectifs des mandataires.

Fribourg, le 26 janvier 2010