

**Développement d'un réseau RER et amélioration  
des dessertes vers les agglomérations et localités  
sur le territoire fribourgeois**

---

**Résumé du mandat**

Les signataires du mandat, déposé et développé le 8 mai 2009 (*BGC* p. 797), demandent au Conseil d'Etat de mener les deux projets suivants de front et dans les plus brefs délais :

1. La mise sur pied d'un réseau RER fribourgeois.
2. Le redéploiement des moyens matériels et humains pour l'offre de transports publics vers les agglomérations et localités fribourgeoises.

**Réponse du Conseil d'Etat**

Le Conseil d'Etat répond aux demandes des députés comme suit :

**Ad 1) Mise sur pied d'un réseau RER fribourgeois**

Dès 2006, la Direction de l'économie et de l'emploi a mis à l'étude l'amélioration du réseau ferroviaire fribourgeois avec notamment la mise sur pied d'une structure de travail (mandat de planification) réunissant les partenaires intéressés. Les résultats des travaux ont été présentés dans un rapport intermédiaire délivré en juin 2009. Ces travaux ont par ailleurs contribué à la fixation par le Conseil d'Etat des lignes directrices et des objectifs pour la réalisation d'un réseau express régional fribourgeois (RER FR).

D'autre part, en mars 2009, le Service des transports et de l'énergie a été chargé de former un groupe de travail spécifique dans le but d'évaluer les variantes de desserte ferroviaire de la liaison Fribourg–Bulle. Ce groupe de travail a rendu son rapport final à l'automne 2009.

Dans sa séance du 1<sup>er</sup> décembre 2009, le Conseil d'Etat a formellement décidé de la création d'un RER fribourgeois en deux étapes.

Dans la première étape, il est prévu de remplacer l'offre du bus direct actuel entre Bulle et Fribourg par une nouvelle desserte ferroviaire semi-horaire Bulle–Romont–Fribourg–Berne comprenant, en alternance :

- a) un train 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 Bulle–Romont–Fribourg et retour à la cadence horaire ;
- c) cette offre de base semi-horaire est adaptée à la demande en soirée et le week-end.

Le Conseil d'Etat a mandaté les TPF et les CFF pour la réalisation de cette première étape au plus tard pour le changement horaire de décembre 2011. La desserte des localités situées entre Bulle et Romont sera assurée par une nouvelle ligne de bus exploitée par les TPF.

La deuxième étape de réalisation du RER FR est prévue à l'horizon 2014. Elle comprend la mise en place d'une cadence systématique à 30 minutes sur les lignes régionales conduisant à Fribourg.

Le Conseil d'Etat a, par ailleurs, mandaté le Service des transports et de l'énergie, en collaboration avec les TPF, d'étudier l'opportunité d'une nouvelle liaison rapide entre la Gruyère et Palézieux dès l'année 2014.

La brève description des travaux réalisés montre que la première demande formulée par les députés est entièrement remplie. Les travaux de mise en place se poursuivront selon la planification.

## **Ad 2) Redéploiement des moyens matériels et humains pour l'offre de transports publics vers les agglomérations et localités fribourgeoises**

En ce qui concerne la deuxième demande, le Conseil d'Etat est d'avis que l'augmentation des moyens pour le développement des transports publics ne doit pas être axée seulement vers les agglomérations. En effet, il souhaite un développement équilibré des transports publics sur l'ensemble du territoire et, en particulier, que chaque région soit raccordée de manière adéquate au réseau de transports de niveau supérieur.

Dans sa décision D 3.3.1 du plan cantonal des transports, le Conseil d'Etat précise que le canton doit s'employer à :

- « – maintenir la cadence à la demi-heure, voire l'augmenter dans la mesure où la demande le justifie, sur la liaison interville Berne–Fribourg–Lausanne ;
- réduire les temps de parcours sur la liaison interville Berne–Fribourg–Lausanne, jusqu'à ce qu'ils correspondent aux objectifs de Rail 2000. Le trajet Berne–Lausanne doit durer moins d'une heure ;
- améliorer la liaison entre Fribourg et Neuchâtel ;
- améliorer les liaisons entre les centres régionaux et les agglomérations extérieures au canton. »

Les données du recensement fédéral démontrent que le canton de Fribourg est particulièrement ouvert vers l'extérieur. En 2000, 15% des personnes actives et étudiants domiciliés dans le canton étaient actives ou en formation dans un autre canton (12% en 1990). La même année, 7% des personnes actives et étudiants occupés dans le canton provenaient d'un autre canton (5% en 1990).

En 2000, les mouvements de/vers le canton de Fribourg ont eu lieu en large majorité avec les cantons de Berne (50%) et Vaud (40%). Neuchâtel ne représente que 3%, Genève et Zurich 1,5% chacun.

Il est donc important d'intégrer les liaisons vers les agglomérations externes au canton de Fribourg dans le développement de l'offre.

Le Conseil d'Etat veut mettre des moyens pour la réalisation d'une politique des transports publics équilibrée. Concrètement, en 2010, il a prévu dans le budget 12 425 000 francs pour la modernisation de l'infrastructure ferroviaire. Ce budget a

d'ailleurs été en constante augmentation ces dernières années et le sera encore à l'avenir, comme le démontre le tableau suivant :

<b>Année</b>	<b>Investissements (Fr.)</b>	<b>%</b>	<b>Exploitation (Fr.)</b>	<b>%</b>
2009 (budget)	10 180 000	-	43 317 000	-
2010 (budget)	12 425 000	+ 22 %	46 894 000	+ 8 %
2011 (plan financier)	15 620 000	+ 26 %	50 604 000	+ 8 %
2012 (plan financier)	21 120 000	+ 35 %	53 473 000	+ 6 %

En conclusion le Conseil d'Etat vous propose de refuser ce mandat auquel il a déjà donné suite en décidant de la mise en place d'un RER FR d'ici à l'année 2014.

Fribourg, le 15 mars 2010