Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire
—
Question Guy-Noël Jelk 2017-CE-69
Péjoration du temps de parcours des InterRégio, pour les années futures, entre Fribourg, Lausanne et Genève

I. Question

Les RégioExpress (mis en fonction par les CFF) entre Berne et Bulle via Romont d'une part et Genève et Romont d'autre part ont été introduits en 2013, lors de la suppression de l'arrêt à Romont et Palézieux des InterRégio qui relient Lucerne à Genève.

En plus de l'introduction du RER fribourgeois, c'était pour le canton de Fribourg, la garantie d'une liaison directe, permanente et systématique toutes les 30 minutes vers les grands centres que sont Berne, Lausanne et Genève (aéroport).

Actuellement, il est, semble-t-il, en discussion de revenir à une solution antérieure à 2013, à savoir la réintroduction des arrêts pour l'InterRégio à Romont et Palézieux ce qui entrainerait de ce fait une augmentation du temps de parcours entre Fribourg–Lausanne et Fribourg–Genève.

Les solutions discutées actuellement prévoient pour les horaires de 2018 et 2019 que l'offre RégioExpress sera réduite, voire même supprimée.

1. Sont-ce des informations correctes ?
   Si cela devait être le cas, les InterRégio entre Lucerne et Genève devraient, à nouveau, s'arrêter à Romont et Palézieux entrainant une augmentation du temps de parcours de 6 minutes entre Fribourg et Lausanne. De plus, ceux-ci, pour des raisons de surcharge de trafic entre Lausanne et Genève devraient être contraints d'effectuer deux haltes supplémentaires à Morges et à Nyon ce qui entrainerait, au final, une augmentation de parcours de 12 minutes entre Fribourg et Genève.
2. Cette solution satisfait-elle le Service de la mobilité garantissant, certes, les correspondances dans le nœud de Palézieux mais péjorant l'axe principal et créant un défaut de correspondance vers le Valais ?
3. Serait-il envisageable de trouver une autre solution, qui n'augmenterait pas le temps de parcours de 6 et 12 minutes vers Lausanne et Genève, tout en essayant de ne pas trop péjorer les correspondances entre la Veveyse et Fribourg ? Ne pourrait-on pas résoudre cette difficulté en mettant sur pied un service de bus ?
4. Les cantons de Genève, Vaud, Berne et Lucerne se battent actuellement afin de maintenir leurs offres actuelles. Quelle est la position du Gouvernement dans ce dossier ? Va-t-il proposer une solution aux CFF ne péjorant pas l'offre actuelle ?

23 mars 2017

II. Réponse du Conseil d'Etat

Actuellement l'offre Grandes Lignes entre Lausanne, Fribourg/Freiburg et Berne est assurée par des InterCity (IC) reliant St-Gall à Genève-Aéroport, des InterRégio (IR) reliant Lucerne à Genève-Aéroport, des RégioExpress (RE) reliant Romont et Palézieux à Lausanne et Genève et des RE reliant Berne à Fribourg/Freiburg, Romont ainsi qu'à Bulle et Palézieux grâce à une coupe-accroche. Le projet d'horaire 2018[1] proposé initialement par les CFF maintenait la desserte RE actuelle de Romont et Palézieux mais était péjorant pour le sud du canton de Fribourg en raison de très mauvaises correspondances. En outre cette offre forme un doublon entre Palézieux et Romont peu attractif, peu productif et onéreux pour les CFF qui souhaitent à terme sa suppression.

Depuis mai 2015, les représentants des CFF, de l'Office fédéral des transports (OFT) et des cantons de Vaud et Fribourg travaillent ensemble afin de trouver une solution satisfaisante. Le canton de Fribourg a posé clairement ses exigences dès le début des discussions. Il s'agit des éléments suivants :

> Liaison horaire sans changement de Romont et Palézieux vers Fribourg/Freiburg et Berne

> Liaison horaire sans changement de Romont et Palézieux vers Lausanne et Genève

> Liaison horaire sans changement de Bulle à Berne

> Pas de péjoration des correspondances dans les nœuds de Romont et Palézieux

La variante « Arrêt des IR » à Romont et Palézieux répond le mieux à ces exigences mais également aux contraintes liées aux travaux projetés en gares de Lausanne et Genève ainsi que sur les lignes Lausanne–Genève et Fribourg/Freiburg–Berne. Toutefois cette solution, qui prolonge le temps de parcours des IR entre Berne et Genève-Aéroport de 12 minutes, est une solution transitoire. En effet, la réintroduction à moyen terme du cadencement parfait des IC et des IR, combiné à un RE Genève–Lausanne–Fribourg/Freiburg–Berne avec desserte des pôles régionaux, est la priorité du canton de Fribourg. En l'état il n'est pas possible de mettre en place ce 3ème produit sans péjorer fortement d'autres offres, mais les cantons de Fribourg et de Vaud font pression auprès de la Confédération afin qu'il soit introduit dans l'offre de référence 2025.

Bien que les cantons de Vaud et surtout de Berne et Genève se soient opposés à l'arrêt des IR, les CFF l'ont intégré dans leur projet d'horaire 2018 Grandes Lignes. Dans la mesure où ils respectent la concession octroyée par l'OFT, les CFF ont le pouvoir de décision. Cependant, leur objectif est également de réintroduire dès que possible un parfait cadencement des IC et des IR circulant entre Berne et Genève-Aéroport.

Sur la base de ces considérations, le Conseil d'Etat peut répondre comme suit aux questions posées.

1. Sont-ce des informations correctes ?

Oui, les informations mentionnées par le député Guy-Noël Jelk dans sa question sont exactes. Le projet d'horaire 2018 de CFF Grandes Lignes, qui sera prochainement mis en consultation publique, prévoit l'arrêt des IR Lucerne–Genève-Aéroport à Romont, Palézieux ainsi qu'à Morges et Nyon. Le RE Romont–Palézieux–Lausanne–Genève est supprimé tout comme la coupe-accroche qui permettait au RE Berne–Fribourg/Freiburg–Romont de circuler jusqu'à Bulle ainsi que Palézieux.

---

[1] L'horaire 2018 verra l'introduction de la cadence 30 minutes entre Payerne et Lausanne (Broye longitudinale)

Toutefois, il s'agit d'une solution transitoire, qui est actuellement la mieux à même de garantir des correspondances attractives pour les nœuds ferroviaires de Romont et Palézieux.

2. *Cette solution satisfait-elle le Service de la mobilité garantissant, certes, les correspondances dans le nœud de Palézieux mais péjorant l'axe principal et créant un défaut de correspondance vers le Valais ?*

L'objectif du Conseil d'Etat et du Service de la mobilité est la réintroduction d'un parfait cadencement des IC et des IR entre Berne–Fribourg/Freiburg–Lausanne et Genève-Aéroport, combiné à un RE Genève–Lausanne–Fribourg/Freiburg–Berne avec desserte des pôles régionaux et sans péjoration de l'offre, notamment entre Bulle et Berne. La solution de l'arrêt des IR est provisoire. Elle est, en l'état actuel, la meilleure solution pour le canton de Fribourg.

A noter que les désavantages évoqués (allongement du temps de parcours et défaut de correspondance vers le Valais) ne concernent que les trains IR. Les trains IC offriront une desserte et des correspondances identiques à l'offre actuelle.

3. *Serait-il envisageable de trouver une autre solution, qui n'augmenterait pas le temps de parcours de 6 et 12 minutes vers Lausanne et Genève, tout en essayant de ne pas trop péjorer les correspondances entre la Veveyse et Fribourg ? Ne pourrait-on pas résoudre cette difficulté en mettant sur pied un service de bus ?*

Les représentants des CFF, de l'Office fédéral des transports (OFT) ainsi que des cantons de Vaud et de Fribourg travaillent depuis mai 2015 afin de trouver une solution satisfaisante. De nombreuses variantes ont été étudiées. Cependant la variante « arrêt des IR » s'est avérée être la moins péjorante. Il s'agit toutefois d'une solution transitoire.

Le remplacement de l'offre ferroviaire par des bus pour les voyageurs empruntant actuellement les RE de et pour Romont et Palézieux est exclu. Le but du canton de Fribourg est de garantir une offre de transports publics attractive également dans le sud du canton et de maintenir une liaison ferroviaire horaire sans changement entre les gares de Romont et Palézieux et celles de Lausanne, Genève et Berne. Un service de bus rallongerait les temps de parcours, impliquerait pour les voyageurs se rendant à Genève, Fribourg/Freiburg ou Berne un changement supplémentaire et ne permettrait pas de garantir le respect de l'horaire en raison de la surcharge de trafic sur certains axes routiers ainsi que dans les agglomérations. Il serait de plus infiniment moins capacitaire que le train et nécessiterait l'engagement de plusieurs bus.

Enfin, le sud du canton va bénéficier ces prochaines années d'importants aménagements à l'infrastructure ferroviaire, notamment pour la modernisation des gares de Châtel-Saint-Denis et de Bulle, afin d'augmenter l'offre et la connexion au réseau national. Ces aménagements représentent plusieurs millions de francs d'investissements. Un remplacement des trains par des bus serait en contradiction avec ces développements.

4. *Les cantons de Genève, Vaud, Berne et Lucerne se battent actuellement afin de maintenir leurs offres actuelles. Quelle est la position du Gouvernement dans ce dossier ? Va-t-il proposer une solution aux CFF ne péjorant pas l'offre actuelle ?*

La solution transitoire de l'arrêt des IR crée le moins de difficultés au canton de Fribourg, comme l'ont montré plusieurs études. Le Conseil d'Etat ne va donc pas s'y opposer. Il s'investit en revanche – et continuera à le faire – pour que le parfait cadencement des IC et des IR soit, comme

prévu, réintroduit le plus rapidement possible et qu'un RE assure la desserte des pôles régionaux entre Genève et Berne. Dans le même esprit, il œuvre à l'amélioration de l'offre en divers points du réseau du canton pour réduire certains temps de parcours, renforcer des cadences et renforcer l'offre là où elle est saturée.

15 mai 2017