

**du Conseil d'Etat au Grand Conseil
sur le postulat 2003.12 Rime Nicolas / Brodard Vincent –
Réintroduction des trains régionaux entre Bulle et Romont**

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport sur le postulat 2003.12 déposé par les députés Nicolas Rime et Vincent Brodard et accepté par le Grand Conseil le 12 septembre 2012 par 94 voix contre une et une abstention. Ce postulat demande d'étudier la possibilité de réintroduire des trains régionaux sur la ligne Bulle–Romont entre les différents passages du RegioExpress (RE).

1 INTRODUCTION

Le 1^{er} décembre 2009, le Conseil d'Etat adoptait la stratégie de mise en place du RER Fribourg|Freiburg. La 1^{re} étape du RER a été réalisée en décembre 2011 avec le lancement du RegioExpress Bulle–Romont–Fribourg–Berne qui circule depuis décembre 2012 à la cadence semi-horaire entre Bulle et Fribourg et à la cadence horaire entre Bulle et Berne. Afin d'offrir des prestations comparables à celles de la ligne de bus directe Bulle–Fribourg, la ligne ferroviaire a été modernisée, les trains régionaux supprimés et remplacés par la ligne de bus 20.254.

Ce rapport analyse tout d'abord les conditions d'une réintroduction des trains régionaux sur la ligne Bulle–Romont et ses répercussions. Il dresse ensuite un bilan de la desserte régionale entre Bulle et Romont par la ligne de bus 20.254, en présentant les données de fréquentation et les coûts d'exploitation. Enfin, une comparaison sommaire entre la desserte par la ligne de bus 20.254 et une desserte par des trains régionaux est effectuée.

2 RÉINTRODUCTION DES TRAINS RÉGIONAUX**2.1 Principes et horaires**

Les principes d'une réintroduction de trains régionaux entre Bulle et Romont sont les suivants :

- > arrêts à Vaulruz-Nord, Sâles, Rueyres-Treyfayes et Vuisternens-devant-Romont,
- > maintien de la qualité actuelle de l'offre des RE Bulle–Romont–Fribourg–Berne,
- > correspondances avec les trains grandes lignes assurées à Romont.

Des trains régionaux pourraient circuler, sous réserve de modifications à l'infrastructure, de 6h11 à 21h11 au départ de Bulle et de 6h26 à 20h26 au départ de Romont. Le temps de parcours Bulle–Romont serait de 23 minutes et deux rames seraient nécessaires pour assurer une cadence horaire. Les trains régionaux auraient de bonnes correspondances avec les trains grandes lignes à Romont mais pas avec le RER Sud à Bulle. Par ailleurs, des trains régionaux supplémentaires aux heures de pointe, par exemple pour répondre à des besoins scolaires particuliers, ne pourraient pas être engagés sans détérioration des performances des RE actuels.

L'horaire type se présenterait comme suit avec un train régional chaque heure :

	RE	Reg	RE	RE	Reg	RE	RE	Reg	RE	RE	Reg	RE	RE	Reg
Bulle	05:52	06:11	06:20	06:52	07:11	07:20	07:52	08:11	08:20	08:52	09:11	09:20	09:52	10:11
Vaulruz-Nord	I	06:18	I	I	07:18	I	I	08:18	I	I	09:18	I	I	10:18
Sâles	I	06:21	I	I	07:21	I	I	08:21	I	I	09:21	I	I	10:21
Rueyres-Treyfayes	I	06:24	I	I	07:24	I	I	08:24	I	I	09:24	I	I	10:24
Vuisternens-dt-Romont	I	06:27	I	I	07:27	I	I	08:27	I	I	09:27	I	I	10:27
Romont	06:09	06:34	06:37	07:09	07:34	07:37	08:09	08:34	08:37	09:09	09:34	09:37	10:09	10:34
Romont	06:11	06:47	06:39	07:11	07:47	07:39	08:11	08:47	08:39	09:11	09:47	09:39	10:11	10:47
Fribourg	06:28		06:56	07:28		07:56	08:28		08:56	09:28		09:56	10:28	
Fribourg	06:29		07:04	07:29		08:04	08:29		09:04	09:29		10:04	10:29	
Berne	06:51		07:26	07:51		08:26	08:51		09:26	09:51		10:26	10:51	
Lausanne		07:21		08:21		09:21		10:21		11:21				
Genève		08:09		09:09		10:09		11:09		12:09				

Genève	04:56			05:51			06:51			07:51			08:51		
Lausanne	05:45			06:42			07:42			08:42			09:42		
Berne		05:34	06:09	06:34	07:09	07:34	08:09	08:34	09:09	09:34					
Fribourg		05:55	06:30	06:55	07:30	07:55	08:30	08:55	09:30	09:55					
Fribourg		06:04	06:31	07:04	07:31	08:04	08:31	09:04	09:31	10:04					
Romont	06:15	06:23	06:48	07:21	07:13	07:48	08:21	08:13	08:48	09:21	09:13	09:48	10:21	10:13	
Romont		06:23	06:26	06:49	07:23	07:26	07:49	08:23	08:26	08:49	09:23	09:26	09:49	10:23	10:26
Vuisternens-dt-Romont		I	06:33	I	I	07:33	I	I	08:33	I	I	09:33	I	I	10:33
Rueyres-Treyfayes		I	06:36	I	I	07:36	I	I	08:36	I	I	09:36	I	I	10:36
Sâles		I	06:39	I	I	07:39	I	I	08:39	I	I	09:39	I	I	10:39
Vaulruz-Nord		I	06:42	I	I	07:42	I	I	08:42	I	I	09:42	I	I	10:42
Bulle		06:42	06:48	07:08	07:42	07:48	08:08	08:42	08:48	09:08	09:42	09:48	10:08	10:42	10:48

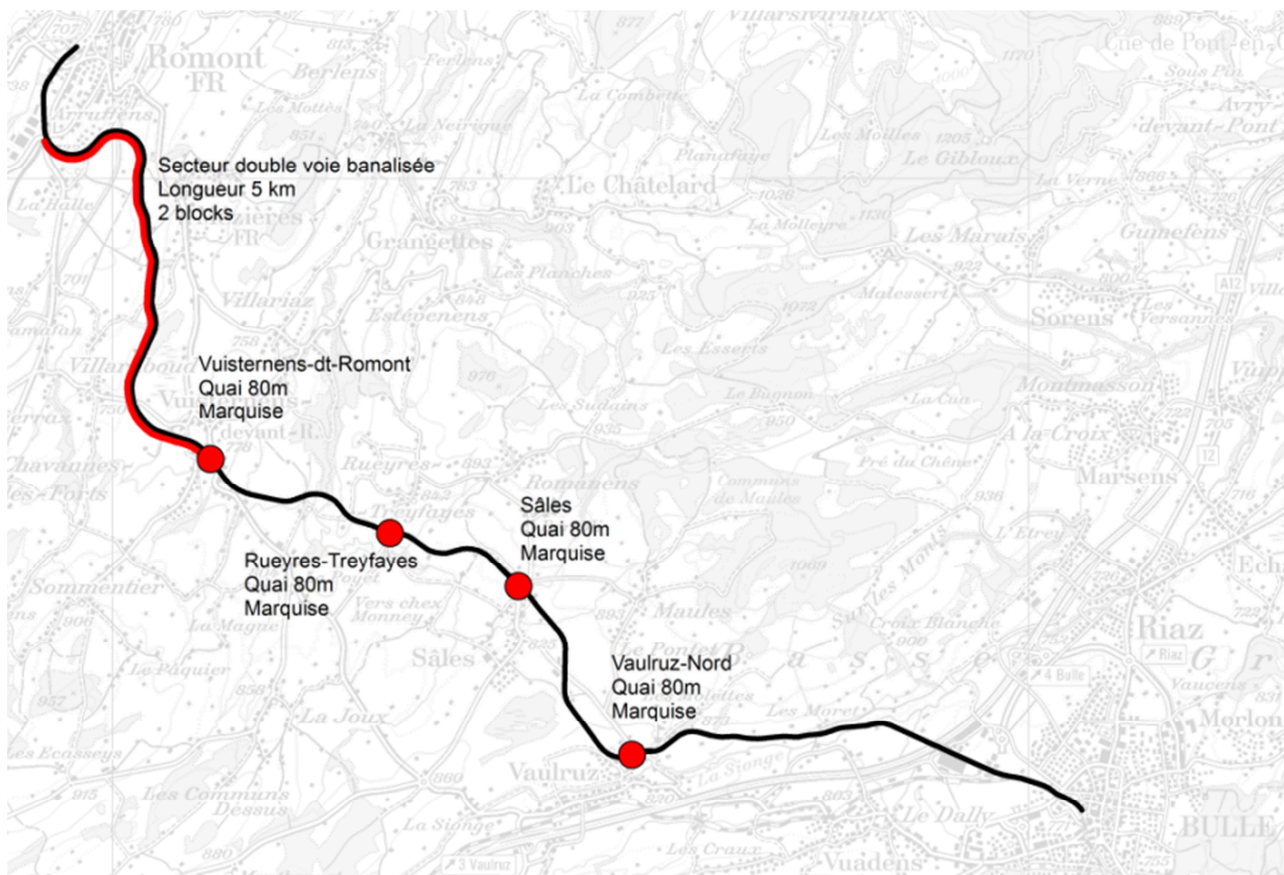
Les trains RE sont indiqués en noir, les nouveaux trains régionaux en vert

Les correspondances seraient assurées à Romont en 5 minutes de/vers Fribourg et en 13 minutes de/vers Lausanne.

2.2 Infrastructure nécessaire

La réintroduction d'une offre ferroviaire régionale entre Bulle et Romont, à la cadence horaire, avec de bonnes correspondances à Romont n'est pas réalisable sans adaptations importantes de l'infrastructure :

- > réduction du distancement (temps de succession) entre les trains grâce à l'augmentation du nombre de tronçons de block,
- > réalisation d'un tronçon double voie entre Vuisternens-devant-Romont et Romont avec maintien d'une entrée en voie simple à la gare de Romont,
- > réaménagement des quais aux quatre gares intermédiaires desservies.



2.3 Aspects financiers

2.3.1 Investissements

Les coûts d'investissement nécessaires au doublement de la voie entre Romont et Vuisternens-devant-Romont ainsi qu'à l'aménagement des quais des quatre gares supplémentaires sont les suivants :

Génie civil, voie et appareil de voie	50 000 000.-
Installations de sécurité	5 650 000.-
Lignes de contact	4 820 000.-
Aménagement des quais, zones d'accueil et marquises, P+R, réalisation d'un quai avec correction de géométrie à Rueyres-Treyfayes	5 400 000.-
Total	65 870 000.-

(Estimation financière TPF à ±30 %)

2.3.2 Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation ont été déterminés par les TPF sur la base de l'horaire type développé au point 2.1. Les recettes correspondent aux recettes de la ligne actuelle 20.254 :

Charges d'exploitation	2 875 758.-
Recettes voyageurs	437 296.-
Indemnités	2 438 462.-
Taux de couverture	15 %

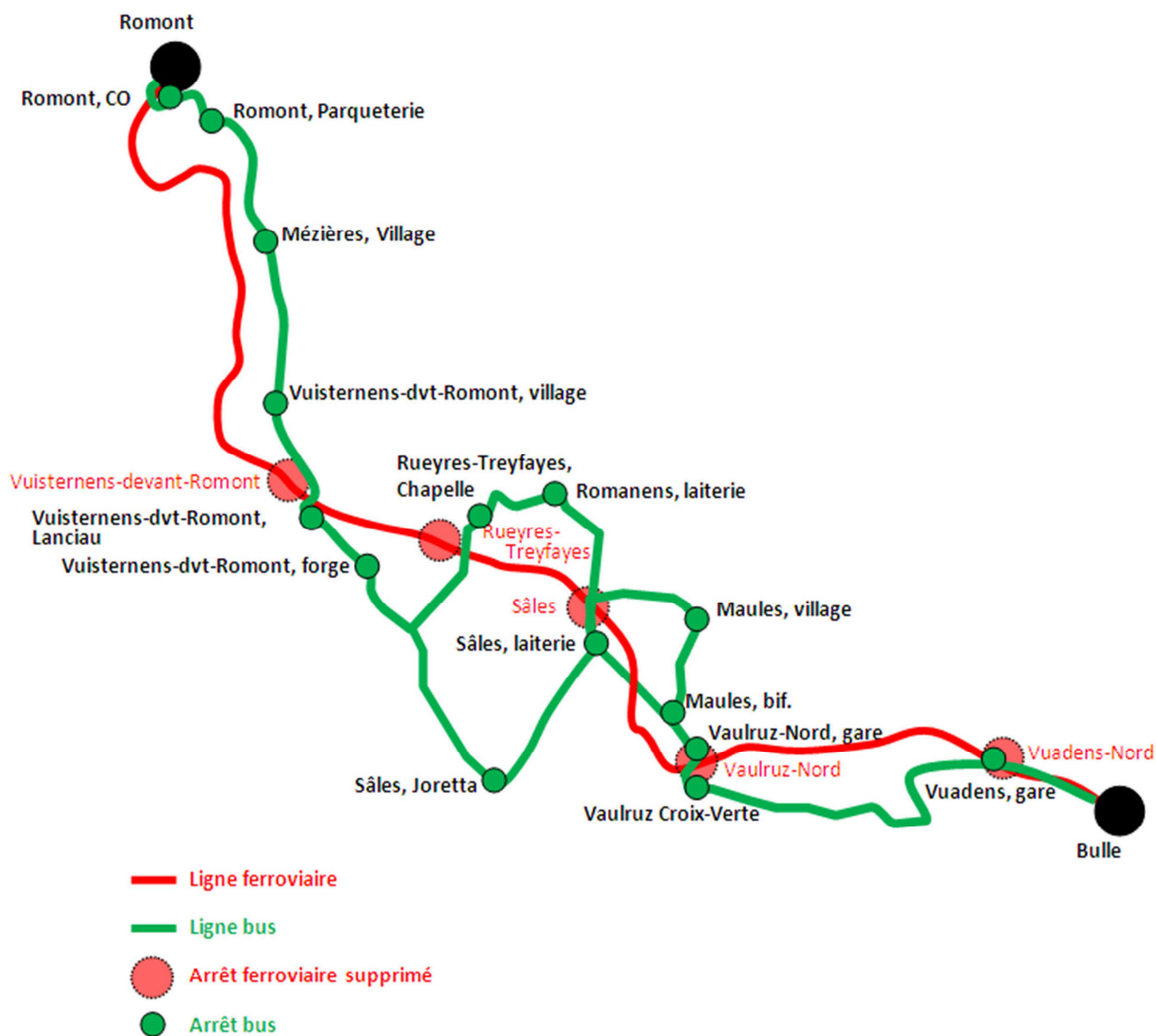
Le taux de couverture minimal de 20 % des lignes de chemin de fer régionales, fixé dans la directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régionale (TRV) pour l'obtention des indemnités cantonales et fédérales, ne serait donc pas atteint.

Les charges financières liées aux investissements dans l'infrastructure ne sont pas intégrées dans cette évaluation. Ils sont estimés à 3 % des investissements, soit 1 976 100 francs.

3 DESSERTÉ PAR LA LIGNE DE BUS 20.254

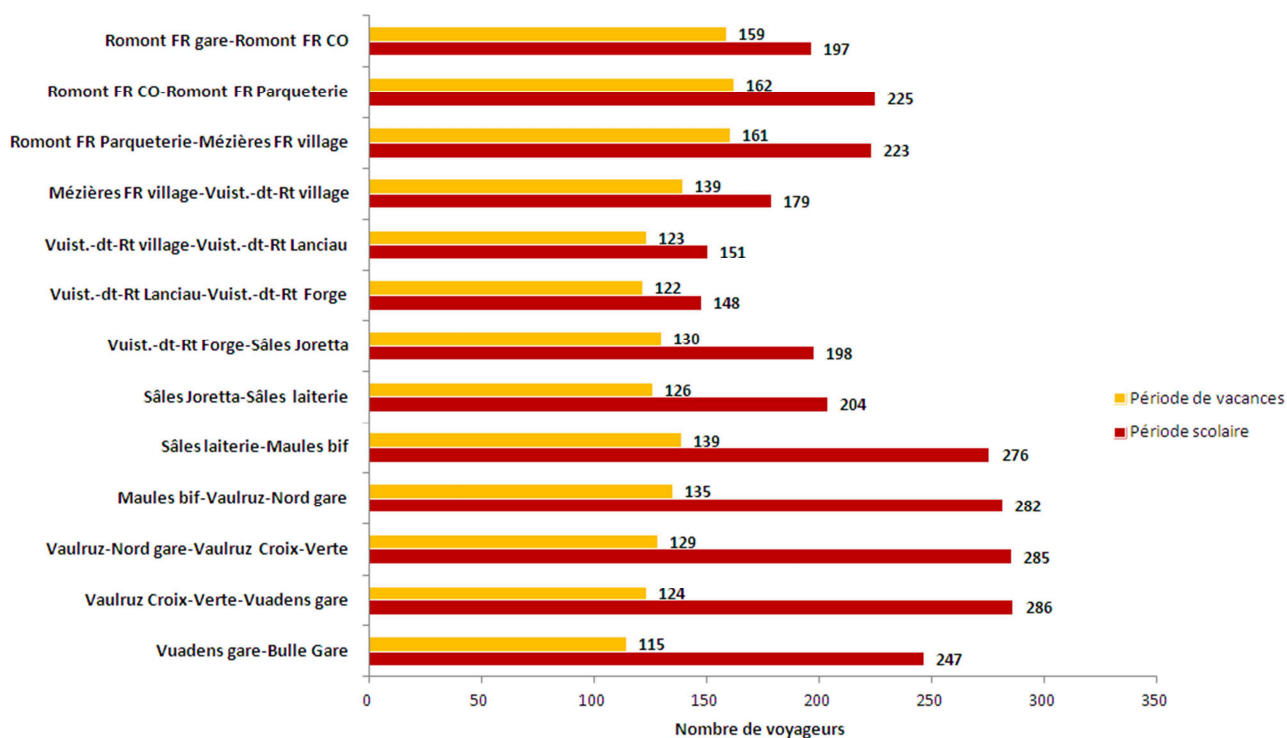
3.1 Evolution de l'offre régionale Bulle–Romont

Depuis le 11 décembre 2011, des RegioExpress relie, de 5h52 à 23h20 sans arrêt et en 17 minutes, Bulle et Romont à la cadence semi-horaire. Les trains régionaux ont été supprimés et la desserte entre ces deux chefs-lieux est, depuis juillet 2011, assurée par la ligne de bus 20.254. Cette nouvelle ligne de bus permet une desserte plus fine de la région avec 15 arrêts, souvent plus proches des zones d'habitation. Une cadence horaire est offerte de 5h55 à 19h02 et des bus de renforts circulent aux heures de pointe.



3.2 Fréquentation

Entre août et décembre 2012, les fréquentations moyennes suivantes (nombre de voyageurs par tronçon dans les deux sens de circulation) ont été enregistrées les jours ouvrables sur la ligne de bus Bulle–Romont :



A relever qu'entre Vuisternens-devant-Romont et Romont, d'autres lignes assurent aussi la desserte. Comparativement à d'autres lignes, la part des voyageurs en période de vacances scolaires demeure élevée avec plus de 160 personnes sur le tronçon le plus chargé. Un nombre important de pendulaires empruntent donc le bus régional Bulle–Romont.

3.3 Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation et les indemnités de la ligne de bus 20.254 ont été les suivants en 2012 :

Charges	1 503 996.-
Recettes	437 296.-
Indemnités	1 066 700.-
Taux de couverture	29 %

Le taux de couverture s'est monté à 29 % et est donc au-dessus des exigences fédérales en la matière. En effet, la législation fédérale fixe à 20 % le degré minimal de couverture des frais des lignes de bus exploitées à la cadence horaire.

4 APPRÉCIATION

4.1 Comparaison de la qualité de l'offre

Entre Bulle et Romont, le bus permet de desservir plus d'arrêts que les trains régionaux : 15 arrêts contre 6 pour le train. Par contre, le train offre de meilleurs temps de parcours entre les localités desservies. Cependant, pour certaines localités, le trajet à pied pour rejoindre la gare la plus proche peut être conséquent comme le montre le tableau suivant.

Localité (arrêt de bus)	Gare considérée	Distance*	Trajet à pied**
Rueyres-Treyfayes, chapelle	Rueyres-Treyfayes,	500 m	7 min
Romanens, laiterie	Sâles	1500 m	22 min
Sâles, Joretta	Sâles	2200 m	33 min
Sâles, village	Sâles	200 m	3 min
Maules, village	Sâles	1500 m	22 min
Vaulruz, Croix-Verte	Vaulruz-Nord	450 m	7 min

*Distance entre la localité (arrêt de bus) et la gare la plus proche

**Base de calcul : 1000 mètres en 15 minutes

En ce qui concerne le temps de parcours, le bus permet, globalement, de se déplacer plus rapidement que le train entre le lieu de domicile et les gares de Fribourg, Berne et Lausanne. Cette différence peut dépasser les 30 minutes. Aux heures de pointe du matin, le train est cependant plus rapide pour les personnes habitant près des gares de Vaulruz-Nord et de Sâles et se rendant dans l'une de ces 3 villes. Pour les personnes habitant à proximité de Vuisternens-devant-Romont village, Rueyres-Treyfayes Chapelle et Vaulruz Croix-Verte, il l'est uniquement pour l'une ou l'autre de ces destinations.

Le tableau ci-dessous présente la différence de temps de parcours, exprimée en minutes, entre le bus et le train pour des relations choisies entre des localités de la région considérée et les agglomérations de Fribourg, Berne et Lausanne. La couleur bleue marque les relations pour lesquelles le bus est globalement plus rapide (le nombre de minutes gagnées est indiqué par un chiffre négatif) alors que les cellules jaunes indiquent des relations pour lesquelles le train est plus rapide (le nombre de minutes supplémentaires est indiqué par un chiffre positif).

Différence de temps de parcours entre le bus et le train (y compris le trajet à pied)

	Matin vers les chefs-lieux			Fin d'après-midi depuis les chefs-lieux		
	Fribourg	Berne	Lausanne	Fribourg	Berne	Lausanne
Vuisternens-devant-Romont, village	+4	-2	+1	-2	-7	-2
Rueyres-Treyfayes, chapelle	+1	-2	-2	-7	-7	-7
Romanens, laiterie	-15	-18	-18	-21	-21	-21
Sâles, Joretta	-27	-27	-30	-34	-34	-34
Sâles, village	+5	+5	+2	-2	-2	-2
Maules, village	-7	-10	-10	-13	-13	-13
Vaulruz, Croix-Verte	+2	+2	-1	-6	-6	-6
Vaulruz-Nord, gare	+8	+8	+5	0	0	0

Diminution du temps de parcours avec le bus de plus de 15 minutes

Diminution du temps de parcours avec le bus de 6 à 15 minutes

Diminution du temps de parcours avec le bus de 0 à 5 minutes

Augmentation du temps de parcours avec le bus de 1 à 5 minutes

Augmentation du temps de parcours avec le bus de plus de 5 minutes

A noter que l'horaire de bus entre Bulle et Romont peut être adapté aux besoins particuliers des écoles, ce qui n'est pas possible avec un train régional dont l'horaire est fortement déterminé par les circulations des RE Bulle–Romont–Fribourg–Berne.

4.2 Comparaison de la fréquentation

Compte tenu des relevés effectués depuis la mise en place de la ligne de bus et des considérations concernant la qualité de la desserte (point 4.1), l'hypothèse retenue, dans le cas d'une réintroduction des trains régionaux et de la suppression des bus, est le maintien de la fréquentation et donc du volume de recettes actuelles. Cependant, étant donné la difficulté de faire coïncider les besoins scolaires (cycle d'orientation) avec l'offre ferroviaire, une diminution des recettes sur le train ne peut être exclue.

4.3 Comparaison des coûts d'exploitation

La réintroduction des trains régionaux entre Bulle et Romont engendrerait des coûts d'exploitation annuels supplémentaires de près de 1 400 000 francs. A ces coûts, il conviendrait d'ajouter des coûts financiers annuels liés aux investissements, soit près de 2 000 000 francs.

	Ligne de bus	Trains régionaux	
Charges	1 503 996.-	2 875 758.-	+1 371 762.-
Recettes	437 296.-	437 296.-	0.-
Indemnités	1 066 700.-	2 438 462.-	+1 371 762.-
Taux de couverture	29 %	15 %	–
Frais financiers liés aux investissements	0	1 976 100.-	+1 976 100.-

5 CONCLUSION

La réintroduction de trains régionaux entre Bulle et Romont nécessiterait un investissement de l'ordre de 65 millions de francs. Des améliorations ne pourraient être obtenues que pour les localités directement desservies par le train. Une telle réintroduction nécessiterait la suppression de la ligne de bus 20.254 et par conséquent une détérioration de la desserte pour plusieurs localités. Par ailleurs, une telle ligne ne répondrait pas aux critères minimaux de la Confédération en matière de trafic régional voyageurs.

En conséquence le Conseil d'Etat est d'avis que la ligne de bus répond de manière efficace aux besoins de la région desservie. La réintroduction de trains régionaux n'améliorerait la desserte que pour certaines localités et ne pourrait être justifiée d'un point de vue économique.

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