



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Bonny David / Brönnimann Charles

2020-GC-211

Une meilleure desserte en transports publics entre la Sarine et la Broye

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 18 décembre 2020, les députés David Bonny et Charles Brönnimann demandent que le Conseil d'Etat étudie « une possibilité de ligne en transports publics avec toutes les implications nécessaires pour relier » la Sarine et la Broye « en passant par des villages actuellement mal desservis ». D'après eux une telle ligne entre la ville de Fribourg et/ou Villars-sur-Glâne et Estavayer-le-Lac ou entre Rosé et Payerne et desservant des villages tels que Corjolens, Onnens, Noréaz, Prez-vers-Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny, Montagny et Grandsivaz est souhaitée par de nombreux habitants.

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. Développement des transports publics, rentabilité minimale et aménagement territorial

Le développement de l'offre de transports publics et plus particulièrement celle du transport régional de voyageurs (TRV)¹ est étroitement lié à la fréquentation des différentes lignes et tient compte des flux des pendulaires et des élèves. En effet, une rentabilité minimale des lignes du TRV, commandées conjointement par les cantons et la Confédération, est exigée par cette dernière qui, pour le canton de Fribourg, prend à sa charge 55 % des coûts non couverts par la vente de titres de transport². Cette exigence fédérale implique donc de mettre en place un réseau cohérent dont les lignes ne se concurrencent pas. En vertu de la loi sur les transports (LTr), le canton ne peut commander des prestations non reconnues par la Confédération.

Le développement de l'offre du TRV doit également tenir compte de l'aménagement territorial. Au niveau cantonal, le Plan directeur cantonal (PDCant) lie densification du milieu bâti et mise en zone à la qualité de la desserte des transports publics. De son côté la Confédération entend coordonner de manière optimale développement territorial, urbanisation, environnement et transport. Elle a ainsi entrepris une refonte en profondeur de la partie Programme (nommée Mobilité et territoire 2050) de son Plan sectoriel des transports. La procédure de consultation s'est terminée le 15 décembre 2020 et cette partie devrait être validée par le Conseil fédéral en automne 2021.

¹ On distingue trois types de transports publics : le trafic grandes lignes, le trafic régional de voyageurs (TRV) et le trafic local.

² Ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV) et Directive de l'Office fédéral des transports (OFT) sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs (TRV).

2. Développement de l'offre des transports publics dans le canton de Fribourg

L'augmentation de l'offre du TRV dans le canton est un processus continu, qui tient donc compte des flux de voyageurs et de la demande potentielle, préalablement analysés, et qui est effectué par région sur la base d'une analyse de l'ensemble des lignes et qui permet d'identifier les problèmes et lacunes et de définir les améliorations possibles. Sa planification est une tâche de l'Etat, en collaboration avec la Confédération, tous deux commanditaires de l'offre, les entreprises de transports, les régions et, au besoin, les cantons voisins concernés. Les développements prévus dans une planification sont concrétisés dans un horaire de transports publics, mis en consultation publique chaque année au printemps et qui entre en vigueur le deuxième dimanche de décembre.

Ces dernières années, cette offre a été considérablement renforcée. Elle s'appuie sur les lignes ferroviaires du RER Fribourg|Freiburg qui a été développé par étapes. Les lignes de bus rabattent les voyageurs vers des haltes ferroviaires et des nœuds de correspondance et permettent une desserte fine du territoire fribourgeois. L'offre de bus a donc été étoffée et optimisée en corrélation avec les différentes étapes de la mise en place du RER Fribourg|Freiburg.³ Celle de la région de Sarine Ouest l'a été principalement en décembre 2015 (changement d'horaire 2016).

3. Transports publics dans la région Sarine Ouest

3.1. Offre

L'offre du TRV dans la région Sarine Ouest s'articule autour des lignes RER Fribourg/Freiburg–Romont (S40) et, de façon moins marquée, Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains (S30) qui bénéficient de la cadence à la demi-heure. Les flux de voyageurs s'orientent principalement vers l'agglomération de Fribourg et vers Avry en raison de la présence du Cycle d'Orientation de Sarine Ouest qui draine de nombreux élèves. Les lignes de bus desservant cette région ont donc en principe comme point d'arrivée et de départ la gare de Rosé (où les passagers peuvent transborder sur la S40), la gare routière de Fribourg (où ils peuvent emprunter un bus de l'Agglomération de Fribourg ou une correspondance sur l'un des nombreux trains desservant la gare de Fribourg/Freiburg) ou, dans une moindre mesure, la gare de Grolley (où ils peuvent emprunter l'un des trains de la S30⁴).

Les localités mentionnées par les députés David Bonny et Charles Brönnimann dans leur postulat, à savoir Corjolens, Onnens, Noréaz, Prez-vers-Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny, Montagny et Grandsivaz, sont donc desservies par des lignes de bus orientées principalement vers les gares de Rosé et Fribourg où il est possible de transborder. Il est également possible de se rendre à Payerne en transports publics, bien que les liaisons ne soient pas optimales.

3.2. Groupe de travail Sarine Ouest

Comme mentionné précédemment, les développements de la desserte sont étudiés par région et en collaboration avec elle. Un groupe de travail Région Sarine Ouest a ainsi été constitué en 2013. Il est formé de représentants du Service de de la mobilité du canton (SMo), des entreprises de

³ La mise en place du RER Fribourg|Freiburg a nécessité d'importants travaux à l'infrastructure. Plus d'informations sur les étapes du développement du RER Fribourg|Freiburg sous <https://www.fr.ch/mobilite-et-transport/transports-publics/er-fribourgfreiburg> et sur le développement de l'offre des transports publics routiers du TRV sous <https://www.fr.ch/mobilite-et-transport/transports-publics/developpement-des-transports-publics-routiers>.

⁴ A Grolley, les bus sont en correspondance avec les trains se rendant à Fribourg. Il n'est en effet pas possible d'offrir de bonnes correspondances dans les deux sens (Payerne et Fribourg) ; la direction la plus fréquentée a été favorisée.

transport concernées (TPF et CarPostal), du Préfet de la Sarine, de député-e-s du Grand Conseil habitant cette région, de syndiques ou de syndicats et de conseillères communales ou de conseillers communaux de cette région. Ce groupe de travail a suivi les travaux ayant conduit à l'étoffement et à l'optimisation de l'offre de la région Sarine Ouest et de celle du Gibloux en décembre 2015. Il se réunit régulièrement pour traiter des questions de mobilité dans ce périmètre.⁵

4. Conclusion

Les points présentés ci-dessus montrent que les développements de l'offre du TRV suivent un processus défini. Ils portent généralement sur une ou plusieurs régions, s'appuient sur l'analyse de l'ensemble de la desserte, et non d'une ou deux lignes isolées, et sont généralement liés à l'augmentation d'une offre ferroviaire.

Il est possible de relayer des demandes ponctuelles, comme celles des députés susmentionnés, via les représentants des groupes de travail constitués par région. Une telle démarche permet d'intégrer ces demandes dans une vision plus globale de l'offre du TRV. Dans la région concernée par le présent postulat, la nouvelle halte ferroviaire d'Avry-Matran prévue au plus tôt pour décembre 2023, ouvrira de nouvelles perspectives et les aménagements de la desserte bus seront discutés dans le groupe de travail existant.

Cela étant dit, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat. L'étude de la mise en place d'une ligne de bus reliant Fribourg (et/ou Villars-sur-Glâne) à Estavayer-le-Lac ou Rosé à Payerne et desservant Corjolens, Onnens, Noréaz, Prez-vers-Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny, Montagny et Grandsivaz comprendra une analyse des flux des pendulaires et des élèves et du potentiel de fréquentation. Elle devra tenir compte de la future halte ferroviaire d'Avry-Matran, du principe de non-concurrence avec les lignes ferroviaires Fribourg/Freiburg–Romont et Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains ou d'autres lignes de bus afin de ne pas entraîner une diminution de leur fréquentation. Cette étude devra par ailleurs prendre en considération les conditions posées par le PDCant et le Plan sectoriel des transports de la Confédération qui lient aménagement du territoire et offre de transports publics. Elle se fera sous la direction du SMO et du groupe de travail Région Sarine Ouest.

11 mai 2021

⁵ En ce qui concerne la Broye, le groupe de travail est composé de représentants du SMO, des TPF, de CarPostal, du canton de Vaud, de la Communauté régionale de la Broye (COREB) et du Préfet du district de la Broye. Il a accompagné les analyses et travaux ayant mené aux développements de l'offre dans ce district lors des changements d'horaire 2015 et 2017. Depuis 2018, la collaboration se fait via la Commission des transports de la COREB (Association intercantonale) qui invitent ponctuellement les représentants des cantons de Fribourg et des Vaud.