



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Perler Urs / Schneuwly André

2021-CE-150

Extension de l'horaire – RER Express Bulle–Schmitten : montée et descente à Schmitten

I. Question

La desserte au quart d'heure dans l'Agglomération de Fribourg est l'une des étapes les plus importantes du développement du réseau ferroviaire fribourgeois (CFE ; BLS et tpf). A l'horizon 2024, la desserte au quart d'heure doit s'appliquer sur l'ensemble du périmètre de l'Agglomération. Ce changement est le bienvenu car il peut conduire à un nouveau comportement des passagers : Avec une cadence à la demi-heure, les gens cherchent le prochain train dans l'horaire. Avec une cadence au quart d'heure, un passager se rend à la gare et prend le prochain train.

Pour que les Fribourgeoises et les Fribourgeois optent pour les transports publics, le canton doit continuer à développer l'offre. Dans ce sens, nous nous réjouissons des déclarations du Conseiller d'Etat Jean-François Steiert selon lesquelles le nouveau module du RegioExpress (RE) Bulle–Fribourg ira jusqu'à Schmitten, ce qui permettra à Düdingen de bénéficier de quatre liaisons par heure. Nous sommes un peu moins satisfaits de l'annonce selon laquelle, pour des raisons de sécurité, le train circulera jusqu'à Schmitten après le changement d'horaire en décembre 2021, mais qu'aucun passager ne pourra monter ou descendre à Schmitten.

Dans ce contexte, nous demandons au Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il ces raisons de sécurité et dans quelle mesure les travaux de reconstruction de la gare de Schmitten prévus en 2023 y changeront-ils quelque chose ?
2. Est-il envisageable que, dans le cadre d'un essai pilote lors du changement d'horaire en décembre 2021, les passagers puissent monter et descendre du train à Schmitten ?
3. Le canton a-t-il toujours l'intention d'instaurer une liaison au quart d'heure entre Fribourg et Schmitten et a-t-il déposé une demande en ce sens auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) ?
4. Que fait le canton pour qu'à moyen terme une liaison au quart d'heure entre Fribourg et Schmitten soit également possible, éventuellement jusqu'à Wünnewil ?

Nous remercions le Conseil d'Etat pour une réponse rapide à ces questions et lui demandons d'inclure l'offre de montée et de descente à Schmitten sur le RegioExpress dans la consultation sur l'horaire

28 avril 2021

II. Réponse du Conseil d'Etat

En préambule le Conseil d'Etat tient à rappeler que dans le cadre de la planification de l'étape d'aménagement 2035 du programme fédéral de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2035), le canton a transmis à l'Office fédéral des transports (OFT) le projet de cadence 15 minutes pour les haltes situées entre Fribourg/Freiburg et Schmitten. Ce projet nécessite l'aménagement d'infrastructures et doit encore faire l'objet de décisions de la Confédération.

Le Conseil d'Etat précise également que les travaux conséquents en gare de Fribourg, qui ont débuté en 2021 et dureront jusqu'en 2024, ont comme conséquence, entre autres, l'impossibilité d'un rebroussement des trains du RegioExpress (RE) Bulle–Fribourg/Freiburg à Fribourg dès le 12 décembre 2021, ce en raison du manque de place. Le rebroussement des trains devant se faire plus loin, à la gare de Schmitten qui dispose jusqu'en 2022 de trois voies, l'opportunité de desservir la gare de Düringen, où un rebroussement des trains n'est pas possible, a été saisie.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions des Députés Urs Perler et André Schneuwly.

1. Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il ces raisons de sécurité et dans quelle mesure les travaux de reconstruction de la gare de Schmitten prévus en 2023 y changeront-ils quelque chose ?

Le gestionnaire de l'infrastructure de la gare de Schmitten et de la ligne Fribourg/Freiburg est CFF Infrastructure. C'est cette entreprise qui autorise, ou non, la circulation des trains sur cette ligne et qui est responsable de leur sécurité. L'équipement de la voie 3 en gare de Schmitten, où les trains du (RE) Bulle – Romont – Fribourg/Freiburg rebrousseront, ne permet pas d'y effectuer une desserte commerciale (régulière) sécurisée. Les conditions de sécurité n'étant pas réunies, CFF Infrastructure refuse de prendre la responsabilité d'un éventuel accident et a exclu une desserte de cette gare par ces RE, y compris dans le cadre d'un essai pilote. Après avoir examiné différentes solutions techniques alternatives, sans succès, le Conseil d'Etat se rallie à cette position, notamment parce que des variantes faisables seraient difficilement justifiables au vu de leurs frais pour une très courte période avant le chantier prévu en 2023.

En 2023, la gare de Schmitten sera en travaux pour sa mise aux normes. Cette mise aux normes comprend l'installation d'une nouvelle signalisation qui permettra une desserte commerciale de la voie 3 et engendrera la fermeture d'une des trois voies. Une desserte de Schmitten par ce RE ne sera pas envisageable avant la fin de ces travaux.

2. Est-il envisageable que, dans le cadre d'un essai pilote lors du changement d'horaire en décembre 2021, les passagers puissent monter et descendre du train à Schmitten ?

Non, un tel essai pilote n'est pas envisageable pour les raisons de sécurité mentionnées dans la réponse à la question précédente.

3. *Le canton a-t-il toujours l'intention d'instaurer une liaison au quart d'heure entre Fribourg et Schmitten et a-t-il déposé une demande en ce sens auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) ?*
4. *Que fait le canton pour qu'à moyen terme une liaison au quart d'heure entre Fribourg et Schmitten soit également possible, éventuellement jusqu'à Wünnewil ?*

Le Conseil d'Etat a toujours comme objectif d'introduire la cadence au quart d'heure dans tout le périmètre ferroviaire de l'Agglomération de Fribourg et idéalement jusqu'à Schmitten sur la partie Nord du réseau du centre cantonal. Dans le cadre de la planification de PRODES EA 2035 il a transmis à l'OFT cet objectif, plus précisément les projets d'offre de cadence 15 minutes des trains régionaux (RER) entre Fribourg/Freiburg et Givisiez, Fribourg/Freiburg et la future halte ferroviaire d'Avry-Matran et Fribourg/Freiburg et Düdingen. Le tronçon Fribourg/Freiburg–Givisiez bénéficie depuis décembre 2019 de cette cadence grâce à la modernisation de la gare de Givisiez qui permet aux trains circulants entre Fribourg/Freiburg et Yverdon-les-Bains de s'y arrêter. La cadence 15 minutes entre la future halte d'Avry-Matran et Fribourg/Freiburg a été retenue par la Confédération dans PRODES EA 2035 approuvé par le Parlement fédéral en juin 2019 ; elle sera, sous réserve de l'issue des procédures, effective dès décembre 2025. La cadence au quart d'heure entre Fribourg/Freiburg et Düdingen (trains régionaux) et le financement pour l'aménagement de l'infrastructure nécessaire à cette offre n'y figurent malheureusement pas¹, l'offre de Düdingen ayant toutefois pu être améliorée grâce à l'arrêt du RE.

Le Conseil d'Etat transmettra à nouveau ce projet à l'OFT lors du processus de planification de la prochaine étape (2040–2045) de PRODES qui débutera en 2023. Dans ce cadre, il va analyser les possibilités de développement de l'offre de tous les arrêts du corridor de la ligne ferroviaire Fribourg/Freiburg-Berne situés sur le territoire fribourgeois, y compris ceux de Schmitten et Wünnewil. En effet, la stratégie du canton inscrite dans le Plan directeur cantonal vise la densification le long des axes ferroviaires en lien avec le renforcement de l'offre en transports publics et tout particulièrement ferroviaires.

Le prolongement jusqu'à Schmitten des RE Bulle–Fribourg/Freiburg en raison des travaux en gare de Fribourg permettra cependant à Düdingen d'être reliée dès le 12 décembre 2021 quatre fois par heure à la capitale du canton. Le canton compte bien poursuivre son engagement pour que cette offre puisse être étendue en direction de Schmitten.

16 novembre 2021

¹ A noter que le critère principal pour retenir un projet d'offre dans ce programme est la contribution à la réduction de surcharges, existantes ou prévisibles, du réseau ferré et à l'élimination des engorgements.