

Park and ride à la gare de Sâles

Question

Les Park and Ride sont des installations qui permettent aux automobilistes de se garer en dehors des villes et de rejoindre les centres avec les transports publics. L'objectif est bien évidemment d'inciter les gens à prendre les transports en commun afin de diminuer le trafic, de réduire les problèmes de stationnement en ville et de limiter la pollution. Les installations Park and Ride doivent être aussi avantageuses que possible, voire gratuites, et être réservées aux usagers des transports publics.

Dans le sud du canton, ce bon projet du RER présente une opportunité formidable de développer un Park and Ride hors des villes. En effet, les parkings de Bulle, Romont et Palézieux-Gare sont surchargés et afin d'éviter l'augmentation du trafic dans ces centres, la gare de Sâles permettrait un nouvel essor dans le sud fribourgeois des transports publics. L'ensemble du bassin de la Sionge, toute la Haute-Veveyse et une partie de la Glâne seraient des utilisateurs de ce parking. Avec les voies de circulation à proximité, entrée de l'A12 à quelques kilomètres à Vaulruz et le carrefour des croisées de Sâles qui est le centre des routes menant à Bulle - Romont - Oron-la-Ville et Châtel-St-Denis, Sâles est placé dans une situation excellente pour devenir un centre de transport public pour la région.

En principe, les gares de Vuisternens-devant-Romont et de Vaulruz ne seront plus utilisées; en contrepartie pour toute la région, il deviendra primordial de renforcer la gare de Sâles.

Questions :

- Un Park and Ride pour favoriser les transports publics et permettre aux habitants de la région d'être plus proches des centres sera-t-il construit à Sâles ?
- Si le train doit ralentir à proximité de la gare de Sâles, pourquoi ne pas prévoir, 4 ou 6 fois par jour, qu'il s'arrête complètement, de manière à ce que des utilisateurs puissent parquer à Sâles et utiliser le train depuis Sâles, pour se rendre : soit en direction de Lausanne, soit en direction de Fribourg ? Cette combinaison des différents moyens de transport correspond parfaitement à l'évolution des réseaux de mobilité actuelle.
- La desserte commerciale de Sâles par le train pourrait-elle être réactivée sans délai, dès la mise en œuvre du RER, vu que la gare sera maintenue ? Cette desserte concerne plus de 10 000 personnes, avec l'ensemble du bassin de la Sionge, toute la Haute-Veveyse et une partie de la Glâne. D'ailleurs, de nombreux pendulaires de ces régions seraient très heureux de prendre le train à Sâles.
- A l'heure de la suppression de certaines lignes de bus (comme par exemple pour certaines communes périphériques), il ne s'agit en aucun cas d'affaiblir la position du chemin de fer dans sa fonction de colonne vertébrale de notre infrastructure de transport. Notre canton ne devrait-il pas éviter à tout prix, toute action qui pourrait réduire l'offre ferroviaire cantonale ?

Mesdames et Messieurs les Conseillers d'Etat, merci de développer les transports publics dans notre région avec un accès au RER à Sâles.

Fribourg, le 18 août 2010

Réponse du Conseil d'Etat

La première étape du RER fribourgeois comprend la nouvelle liaison ferroviaire directe Bulle–Romont–Fribourg–Berne qui permettra d'intégrer la région de Bulle dans le réseau ferroviaire suisse. Pour des raisons de capacité de la ligne Bulle–Romont, la desserte des gares situées sur la ligne Bulle–Romont sera remplacée par une nouvelle offre de transport par bus.

De manière générale, la nouvelle ligne de bus apportera une amélioration des prestations par rapport à l'offre actuelle. Elle assurera d'une part un meilleur accès de la région aux transports publics puisque de nouveaux arrêts sont prévus dans les localités de Vaulruz, Maules, Romanens, Rueyres-Treyfayes, Vuisternens-devant-Romont, Villariaz, Mézières et Romont. D'autre part, elle rendra possible une amélioration des correspondances à Romont en particulier en direction de Lausanne. Il est vrai que le remplacement du train par le bus sera moins favorable aux voyageurs habitant à proximité immédiate de la gare de Sâles et allant en direction de Fribourg puisque leur temps de trajet augmentera de 6 minutes. Cette péjoration doit toutefois être relativisée puisqu'elle concerne seulement 15 des 80 voyageurs journaliers au départ de la gare de Sâles. Ces 15 voyageurs doivent être mis en relation avec les 2000 voyageurs attendus à terme sur les trains rapides entre Bulle et Romont. Pour les localités nouvellement desservies par le bus, l'amélioration sera significative par rapport à la situation actuelle. Par exemple, le temps de parcours Romanens–Fribourg sera réduit de 25%.

Cela dit, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre comme il suit aux questions des députés Menoud et Grandjean :

- *Un Park and Ride pour favoriser les transports publics et permettre aux habitants de la région d'être plus proches des centres sera-t-il construit à Sâles ?*

La première étape du RER FR ne prévoit pas une desserte commerciale de la gare de Sâles. La construction d'un P+R n'est donc pas planifiée. La nouvelle ligne de bus va permettre aux usagers de la région de rejoindre les centres régionaux et le centre cantonal sans l'obligation de disposer d'un véhicule privé. Il est à relever que l'expérience montre qu'une desserte minimale à 30 minutes est nécessaire pour qu'un P+R puisse réellement attirer des clients. Quatre ou six arrêts par jour ne constituent pas une alternative crédible.

- *Si le train doit ralentir à proximité de la gare de Sâles, pourquoi ne pas prévoir, 4 ou 6 fois par jour, qu'il s'arrête complètement, de manière à ce que des utilisateurs puissent parquer à Sâles et utiliser le train depuis Sâles, pour se rendre : soit en direction de Lausanne, soit en direction de Fribourg ? Cette combinaison des différents moyens de transport correspond parfaitement à l'évolution des réseaux de mobilité actuelle.*

L'arrêt en gare de Sâles est purement technique. En cas de retard, le croisement a lieu à Vuisternens-devant-Romont ou à Vaulruz. Un arrêt à Sâles compromettrait la stabilité de l'horaire. A plus long terme, il est prévu de construire un tronçon à double voie pour réduire les temps de parcours (« croisement dynamique »). Un arrêt à Sâles mettrait donc en cause cet objectif et affaiblirait aussi la ligne de bus.

- *La desserte commerciale de Sâles par le train pourrait-elle être réactivée sans délai, dès la mise en œuvre du RER, vu que la gare sera maintenue ? Cette desserte concerne plus de 10 000 personnes, avec l'ensemble du bassin de la Sionge, toute la Haute-Veveyse et une partie de la Glâne. D'ailleurs, de nombreux pendulaires de ces régions seraient très heureux de prendre le train à Sâles.*

Une réactivation de la desserte commerciale de la gare de Sâles n'est pas envisageable. Cet arrêt rallongerait le temps de parcours et rendrait impossible le projet.

■ *A l'heure de la suppression de certaines lignes de bus (comme par exemple pour certaines communes périphériques), il ne s'agit en aucun cas d'affaiblir la position du chemin de fer dans sa fonction de colonne vertébrale de notre infrastructure de transport.*

Notre canton ne devrait-il pas éviter à tout prix, toute action qui pourrait réduire l'offre ferroviaire cantonale ?

La mise en service du RER FR en 2011 va globalement renforcer la position du chemin de fer dans le canton de Fribourg. La région de Bulle sera reliée au chef-lieu du canton par le rail et non plus par une ligne directe de bus. Il n'y aura plus à déplorer de retards dus à une surcharge du trafic à l'entrée des deux villes, comme cela peut être le cas aujourd'hui.

La suppression des lignes de bus peu fréquentées dans les régions périphériques ne concerne pas la nouvelle ligne de bus Bulle–Romont. La fréquentation attendue s'élève à 400 voyageurs par jour, ce qui est nettement supérieur à la limite actuelle de 32 voyageurs par jour, voire aux 100 voyageurs prévus dans le cadre du programme de consolidation 2012–2013 du Conseil fédéral.

Fribourg, le 2 novembre 2010