



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question 2023-GC-292

A quand des transports publics plus performants dans la vallée de la Jogne ?

Auteur-e-s :	Bruno Clément / Annick Remy-Ruffieux
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	21.12.2023
Développement :	---
Transmission au Conseil d'Etat :	22.12.2023
Réponse du Conseil d'Etat :	14.01.2025

I. Question

Les nouveaux horaires de transports publics 2024 viennent d'être diffusés et apportent leur lot de satisfactions et de frustrations, également en Gruyère.

Côté satisfactions, le récent remodelage des lignes avec le prolongement du RER jusqu'à Broc-Fabrique et la nouvelle ligne B 260 Moléson-Gruyères – Broc – Charmey – Jaun, a été consolidé. La desserte de l'Intyamont a été renforcée au niveau des trains jusqu'à Montbovon et des bus supplémentaires pour Grandvillard (via Epagny). C'est une très bonne chose pour Gruyères, qui renforce ainsi son rôle de carrefour important, ainsi que pour les villages de l'Intyamont, sans oublier de meilleures connections vers le Pays-d'Enhaut et Montreux. Broc fait aussi partie des gagnants avec désormais une cadence à la ½ heure vers Bulle / Fribourg / Berne/ Lausanne (déjà en place depuis 2023).

Dans la vallée de la Jogne, par contre, c'est plutôt la frustration. Entre Broc et Jaun la situation a très peu changé depuis plusieurs années et ne vas pas bouger en 2024, malgré les demandes répétées des communes pour davantage de bus. Si l'on excepte les bus supplémentaires pour les écoles on arrive à peine à une cadence à l'heure et ce, avec des « trous » mal placés comme en milieu de soirée (pas de retour possible de Bulle entre 20h48 et 22h48). On a péniblement 19 connexions par jour alors que l'Intyamont, en réitérant que nous nous réjouissons pour cette vallée, passe à 23 par jour pour un même bassin de population. Une telle offre, avec un changement à Broc mais sans correspondance à la ½ heure sur le RER, permet difficilement d'encourager le transfert modal de la voiture aux transports publics. D'autres localités périphériques de taille semblable bénéficient de meilleures dessertes (La Roche, 25 bus/jour ou Plaffeien, 24 bus/jour).

Et que dire au niveau touristique ? La nouvelle ligne touristique B 260 se vante de relier les principales attractions touristiques de la Gruyère (Les Bains de la Gruyère, la Maison Cailler, la Maison du Gruyère et le château de Gruyères, représentant ensemble près d'1 million de visiteurs/an), ainsi que 3 pôles touristiques cantonaux et 1 pôle régional. Une telle valeur touristique ne mériterait-elle pas une cadence à la ½ heure, surtout si l'on tient compte du projet de Parc du chocolat à Broc ?

Une telle cadence permettrait certainement à bon nombre d'habitants et de visiteurs d'opter davantage pour les transports publics que la voiture. Cela améliorerait aussi la connexion vers Boltigen et les nouvelles destinations locales novatrices (Valsainte, Gros Mont, Jaun-Saanen). Enfin, la ligne Fribourg–Jaun par La Roche (3 bus/jour), lien direct le plus rapide entre Fribourg et 3 villages-stations (La Roche-La Berra, Charmey et Jaun), mériterait également un renforcement, que ce soit pour les trajets pendulaires ou de loisirs.

Maintenant que le réseau de transports publics a été redessiné en Gruyère avec le prolongement du RER à Broc-Fabrique,

1. Quelle stratégie et quels moyens sont-ils prévus pour renforcer le nombre de dessertes, et par la même occasion le transfert modal en Gruyère ?
2. Quand la ligne B 260 verra-t-elle sa cadence renforcée (à 30 min) ?

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. Offre de transports publics dans la vallée de la Jogne

En préambule, le Conseil d'Etat tient à signaler que la vallée de la Jogne est desservie par les bus des lignes du trafic régional de voyageurs (TRV) suivantes :

- > 20.260 Gruyères – Charmey – Jaun : 18 paires de courses la semaine (19 le vendredi¹), soit la cadence horaire tous les jours avec des bus supplémentaires entre 7 et 8 heures le matin et 17 et 18 heures le soir du lundi au vendredi, mais avec une exception à la cadence horaire à 20h32 depuis Jaun, Bergbahnen et à 21h58 depuis Broc-Village ;
- > 20.245 Fribourg – La Roche – Charmey – Jaun : trois paires de courses relient chaque jour directement Jaun et Fribourg le matin et en fin de journée pour permettre aux élèves de langue germanique de fréquenter une école en ville de Fribourg ;
- > 20.259 Jaun – Boltigen : quatre paires de courses du lundi au vendredi, cinq de décembre à mars et six de juin à octobre ; quatre paires de courses le samedi et le dimanche ;
- > 20.290 Charmey – La Valsainte : six paires de courses, le matin, à midi et en fin de journée du lundi au vendredi et le weekend trois paires de courses de décembre à mars, quatre de mai à octobre.

Deux lignes de bus touristiques, non indemnisées par la Confédération et desservant des communes de la vallée de la Jogne, ont par ailleurs été mises en place en 2023 et circulent également en 2024 :

- > 12.185 Jaun, Bergbahnen – Saanen, Bahnhof : quatre paires de courses le weekend de début mai à fin juin et de début septembre à fin septembre ainsi que tous les jours de la semaine de début juillet à début septembre et de fin septembre à fin octobre ainsi que certains jours fériés en mai (cette ligne est indemnisée par la commune de Saanen) ;
- > 20.265 Charmey – Gros-Mont : des bus à la demande mais à heure fixe (deux départs le matin aller et retour et deux l'après-midi aller et retour également) ont circulé quatre semaines en juillet et aout 2023.

¹ Une course supplémentaire le vendredi et le samedi en fin de soirée. Les samedis il y a 17 paires de courses et le dimanche 15.

2. Conditions pour développer une ligne du TRV

La nouvelle loi cantonale sur la mobilité (LMob), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023, mentionne trois types d'offre de transports publics (art. 30) :

- > Le TRV au sens de la législation fédérale, et donc reconnu par la Confédération ;
- > Le trafic de voyageurs d'intérêt cantonal, c'est-à-dire le transport de voyageurs à l'intérieur du canton de Fribourg qui présente un intérêt particulier pour le canton, mais qui n'est pas reconnu comme TRV par la Confédération ;
- > Le trafic local qui assure la desserte fine des localités.

Conformément à l'article 6 de l'*Ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs* (OITRV), une offre du TRV est reconnue et indemnisée par la Confédération avec les cantons si :

- a. la ligne a une fonction de desserte conformément à l'art. 5 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV) ;
- b. la ligne relie des localités ou parties de localités non encore desservies (desserte multiple), à moins qu'elle n'assure une liaison supplémentaire importante ;
- c. l'offre d'une section de ligne située à l'étranger sert surtout au trafic suisse ;
- d. la ligne est exploitée toute l'année ;
- e. la ligne présente une rentabilité minimale ;
- f. les prescriptions des commanditaires concernant la qualité et la sécurité de l'offre de transport et le statut des employés sont respectées ;
- g. le service direct selon l'art. 16 LTV est assuré ;
- h. l'offre fait l'objet d'une concession, d'une autorisation ou d'une convention internationale.

Cet article précise que l'Office fédéral des transports (OFT) « fixe les conditions de la rentabilité minimale des lignes dans des directives ». Ainsi la *Directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs* (TRV) lie la cadence d'une ligne de transports publics à son degré de couverture des coûts par la vente de titres de transport.

Elle distingue deux catégories d'offre :

- > Desserte de base par bus jusqu'à la cadence horaire, par bus sur appel, prestations complémentaires au chemin de fer, offres du soir et de nuit ainsi que par installations de transport à câbles : pour les bus il s'agit des lignes dont la cadence horaire ne dépasse pas 18 paires de courses journalières (lundi – vendredi) et qui représentent la seule ou la principale desserte d'au moins une localité de plus de 100 habitants ;
- > Autres lignes de bus et bus sur appel, autres installations de transport à câbles, lignes de chemins de fer et bateau.

Le degré minimal de couverture des coûts de la première catégorie (desserte de base) est fixé à 10 % et celui de la deuxième à 20 %.

L'augmentation de l'offre d'une ligne de bus du TRV au-delà de la cadence horaire ainsi que le soir dépend donc de son degré de couverture des coûts. La cadence de la ligne de Broc-Village – Jaun, Bergbahnen a pu être développée lors des changements d'horaire 2013 et 2023 (voir réponse à la question 1) ; toutefois son degré de couverture actuel (22,3 %) rend difficile une nouvelle extension

de l'offre décrite au chapitre 1. Cette condition de rentabilité minimale explique d'ailleurs que d'autres lignes circulant en Gruyère ont une meilleure cadence.²

Le type d'offre « trafic de voyageurs d'intérêt cantonal » est une nouveauté introduite par la LMob. Il est commandé uniquement par le canton et comprend « des lignes de trafic local en site propre » et « des lignes qui permettent de remplir les objectifs du plan cantonal des transports publics » en cours d'élaboration (LMob art. 152 al. 2).³ La mise en place de ce type d'offre est toutefois tributaire des disponibilités budgétaires du canton, lesquelles imposent actuellement une certaine retenue.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions des député-e-s Bruno Clément et Annick Remy-Ruffieux.

1. Quelle stratégie et quels moyens sont-ils prévus pour renforcer le nombre de dessertes, et par la même occasion le transfert modal en Gruyère ?

L'offre des transports publics a été considérablement développée en Gruyère ces dernières années. Au niveau ferroviaire cela s'est traduit, grâce à d'importants travaux et aménagements à l'infrastructure, par :

- > La mise en place du RE Bulle – Fribourg/Freiburg circulant à la cadence 30 minutes, prolongé une fois par heure jusqu'à Berne et systématiquement jusqu'à Broc-Chocolaterie ;
- > L'introduction de la cadence 30 minutes entre Bulle et Gruyères et aux heures de pointe entre Bulle et Montbovon (RER Bulle – Montbovon) ;
- > L'introduction de la cadence 30 minutes sur la ligne RER Bulle – Palézieux ;
- > Le développement par le canton de Vaud de l'offre du MOB, avec la systématisation de l'offre régionale entre Montreux et Zweisimmen (horaire 2011) et avec le prolongement de la cadence 30 minutes aux heures de pointe entre Montreux et Château-d'Oex (horaire 2024), qui bénéficie aux haltes de Montbovon, Les Sciernes, Allières et Les Cases.⁴

L'offre du TRV routier a été développée en parallèle, avec par exemple l'introduction d'une offre de bus nocturne au départ de Bulle le week-end (horaire 2019), notamment une ligne Bulle-Gruyères-Charney (N22). Pour ce qui est de la vallée Jogne, la desserte a été augmentée lors des changements d'horaire 2013 et 2023 (voir chapitre 2 du préambule). Le trafic local a par ailleurs été considérablement étoffé dans l'agglomération de Bulle (Mobul) avec notamment le passage à la cadence au quart d'heure lors du changement d'horaire 2018 et le prolongement de la ligne 3 vers Bouleyres lors de celui de l'horaire 2021.

Le nombre de kilomètres productifs des lignes de bus (y compris celles de Mobul) et de trains desservant le district de la Gruyère est passé entre 2015 et 2024 de 4,51 millions à 7,05 millions soit une augmentation de 56 %. Cette augmentation dépasse celle de la population dans le but de

² L'offre d'une ligne de trafic local commandée par l'Etat de Fribourg et les communes concernées est également conditionnée à une rentabilité minimale en vertu de l'article 73 du Règlement cantonal sur la mobilité (RMob) qui fixe des taux minimaux de couverture des coûts ainsi que des taux de remplissage minimal.

³ La LMob prévoit un délai de 3 ans pour établir le plan cantonal des transports publics. Pour les lignes du TRV, la Confédération indemnise, avec le canton, l'offre répondant aux exigences de rentabilité minimale fixée dans la directive de l'OFT. Au-delà, elle ne participera plus à son indemnisation.

⁴ Depuis décembre 2022 (horaire 2023), les trains du Goldenpass Express circulent directement jusqu'à Interlaken, sans changement à Zweisimmen, grâce à des trains équipés de bogie à écartement variable permettant de passer de la voie métrique (1 m) à la voie normale (1 m 435).

favoriser le transfert modal vers les transports publics.⁵ Tous ces développements ont été cofinancés de manière significative par le canton (Etat et communes).

Le Conseil d'Etat souhaite poursuivre l'augmentation de l'offre des transports publics dans ce district ainsi que dans les autres districts fribourgeois. Toutefois, comme expliqué dans le préambule (chapitre 2), le développement d'une ligne est lié à son degré de couverture des coûts. La LMob rend possible la commande sans la Confédération de prestations du TRV qui présentent un intérêt particulier pour le canton ; ces lignes d'intérêt cantonal seront définies dans le plan cantonal des transports publics. Leur mise en circulation dépendra cependant des disponibilités budgétaires.

2. *Quand la ligne B 260 verra-t-elle sa cadence renforcée (à 30 min) ?*

Comme indiqué dans le préambule, la cadence d'une ligne de bus du TRV dépend de son taux de couverture des coûts. En l'état, celui de la ligne 20.260 (22,3 %) ne permet pas une cadence intégrale à 30 minutes. Les compensations dans le cadre de l'évolution de l'offre et de la demande sur l'ensemble de la région, en lien avec l'amélioration de certains taux de couverture, ont toutefois permis, dans le cadre budgétaire, un léger renforcement sur cette ligne, en comblant l'exception à la cadence horaire de cette ligne, mentionnée au chapitre 1 du préambule, et avec des courses supplémentaires depuis le 15 décembre 2024 (horaire 2025- en tout 4 paires de courses supplémentaires entre Broc-Village et Jaun Bergbahnen et une paire de courses supplémentaires entre Gruyères et Jaun Bergbahnen). La ligne Jaun – Fribourg (20.245) bénéficie également, depuis la même date, de courses supplémentaires (1 paire de courses supplémentaires du lundi au vendredi et 2 le samedi et le dimanche), dans le même contexte d'améliorations de taux de couverture permettant de renforcer l'offre.

A noter que les montants alloués au TRV par la Confédération ont été diminués dans le budget 2024. Des allègements budgétaires sont également prévus à partir de 2025 notamment dans le domaine du TRV (exigence du frein à l'endettement). Il est donc possible que la Confédération refuse de participer aux extensions futures de l'offre des transports publics.

Le Conseil d'Etat saisira toutes les occasions permettant d'étoffer l'offre de ces deux lignes, ce dans le respect des dispositions légales ainsi que dans les limites des disponibilités budgétaires.

⁵ La population résidente permanente de la Gruyère est passée de 51 580 en décembre 2014 à 59 754 en décembre 2022, soit une augmentation de 15,8 %.