



Rapport Vision ferroviaire 2050+

—

2024



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

**Direction du développement territorial,
des infrastructures, de la mobilité et de
l'environnement DIME**



Editorial



*Jean-François Steiert,
Directeur du développement territorial,
des infrastructures, de la mobilité et
de l'environnement*

Avec une croissance démographique des plus fortes de Suisse et une politique environnementale, climatique et de mobilité aux objectifs ambitieux, le canton de Fribourg a besoin d'une vision pour son offre ferroviaire à moyen et à long terme et pour le réseau que cela implique. Cette vision sert à la fois d'orientation pour ses propres développements d'infrastructures de mobilité et de fil rouge pour les demandes du canton et de la région de planification dans laquelle il est impliquée dans le cadre des démarches de planification de la Confédération.

Ce document présente la vision ferroviaire 2050+ pour l'offre et les infrastructures ferroviaires dans notre canton. Il montre les mesures nécessaires pour maintenir un réseau de transports publics performants et attractifs. L'objectif est simple : il faut pouvoir augmenter la part modale des transports publics dans les transports quotidiens, qu'ils soient pour le travail, la formation ou les loisirs.

Ce programme se veut ambitieux et orienté en premier lieu sur la connexion du canton de Fribourg aux principales régions économiques du pays. Des liaisons directes et rapides assureront une meilleure connexion de Bulle à l'Arc lémanique et à Berne. L'agglomération fribourgeoise sera à une heure de Zürich et de Genève. Au niveau cantonal, le développement des capacités se fera par une augmentation des cadences avec l'introduction de nouveaux produits pour rapprocher les principaux centres cantonaux entre eux.

Le développement des offres se déclinera par étape, tout comme la réalisation des principales infrastructures. Pour cela, le canton de Fribourg devra poursuivre son étroite collaboration avec les cantons voisins, tant l'offre proposée est interconnectée au réseau national et intercantonal.

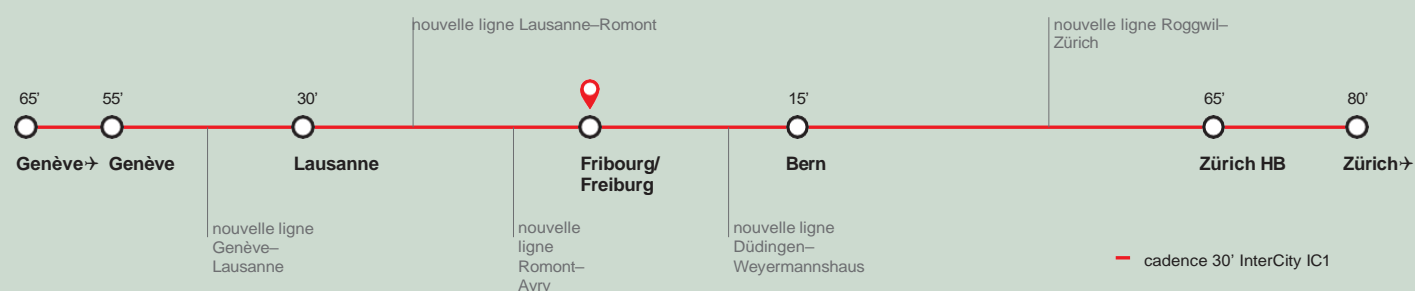
Au travers de cette vision, les principales infrastructures sont identifiées et les objectifs d'offre mis en évidence pour l'ensemble du réseau ferré fribourgeois, qui constitue la colonne vertébrale du système cantonal de transports publics. Ainsi, nos besoins et nos attentes peuvent être clairement adressés aux autorités fédérales pour une prise en compte dans les prochaines étapes de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Résumé

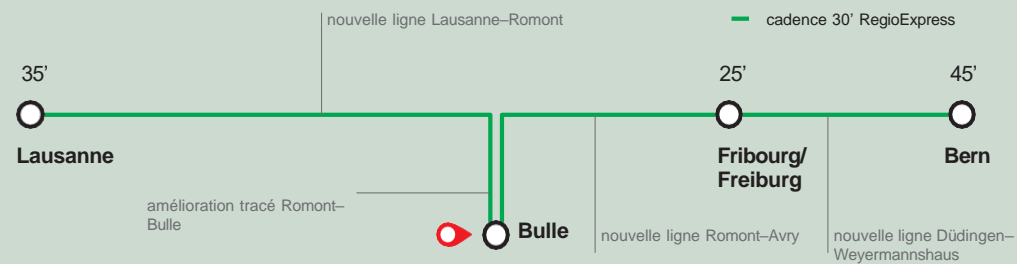
Avec sa Vision ferroviaire 2050+, l'Etat de Fribourg se dote d'un programme de développement de l'offre ambitieux pour répondre à la forte croissance démographique et économique attendue, ainsi qu'aux défis climatiques.

Réduire les temps de parcours pour mieux intégrer Fribourg et Bulle dans le réseau national des grandes lignes, relier les centres cantonaux entre eux et augmenter les cadences sur le RER Fribourg | Freiburg sont les trois objectifs de cette vision. Avec des trains plus fréquents, plus rapides et plus directs, l'offre ferroviaire devient davantage structurante et attrayante. L'ensemble de la chaîne des transports publics est renforcé permettant ainsi de favoriser le transfert modal pour les pendulaires et le trafic de loisirs.

Avec la réalisation des infrastructures d'importance nationale sur l'axe Genève-Zürich, notamment entre Lausanne et Berne, l'agglomération fribourgeoise se trouvera à 30 minutes de Lausanne et à moins d'une heure de Genève. Zürich sera à un peu plus d'une heure et son aéroport à 80 minutes de Fribourg.



Bulle et la Gruyère profiteront également des infrastructures réalisées sur l'axe du Plateau. Le temps de parcours pour Lausanne en transports publics sera réduit de plus de 20 minutes et sera ainsi plus compétitif que celui de la voiture. Le temps de parcours en train pour Fribourg sera encore diminué de 10 minutes. Avec une cadence à la demi-heure pour l'Arc lémanique et pour Berne, Bulle disposera d'un véritable nœud de transports publics.

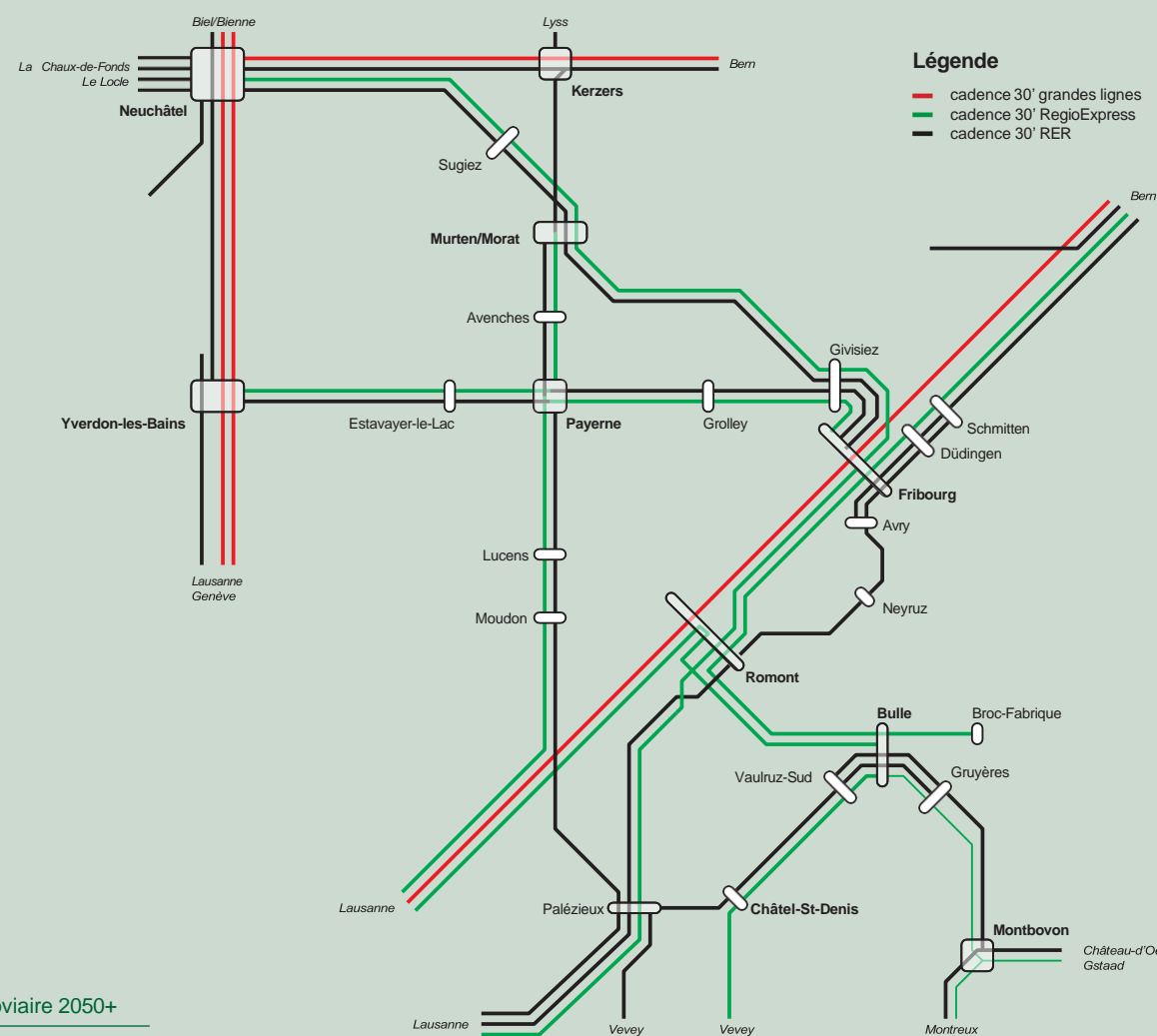


Le réseau RER verra sa cadence augmentée avec l'introduction de nouveaux produits avec une politique d'arrêt différente permettant de légères réductions de temps de parcours. Ce développement se fera par étape en fonction de l'évolution de la demande, de la mise à disposition des infrastructures et du matériel roulant nécessaires. Parmi les améliorations, il convient de citer la circulation de 4 trains par heure et par sens entre Fribourg et Yverdon-les-Bains ou encore en direction de Murten/Morat et Neuchâtel. Le temps de parcours entre la Broye et Lausanne sera réduit de 15 minutes.

La cadence au quart d'heure de l'agglomération de Fribourg s'étendra jusqu'à Schmittien, et les RegioExpress Broc-Chocolaterie-Berne circuleront toutes les 30 minutes. L'agglomération de Bulle disposera également d'une cadence à 15 minutes entre Vaulruz-Sud et Gruyères sur la voie étroite. L'offre sur Broc-Chocolaterie sera également renforcée en lien avec le développement touristique du site.

De nouvelles haltes verront le jour dans le secteur d'Agy dans l'agglomération de Fribourg et de Planchy dans l'agglomération bulloise. La réouverture des haltes entre Romont et Bulle est aussi envisagée avec la réintroduction d'une offre régionale sur cette ligne dès que les capacités seront développées.

Cette Vision ferroviaire 2050+ repose sur la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires, d'importance et de taille diverses. Toutes devront figurer dans des étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et être adoptées par les Chambres fédérales. Parmi les infrastructures les plus importantes proposées figurent les nouvelles lignes Romont-Avry et Lausanne-Romont qui sont aujourd'hui indispensables à l'accroche de Lausanne et de la Suisse occidentale dans le système ferroviaire helvétique. Sur les lignes régionales à simple voie dans les districts de la Broye, du Lac, de la Gruyère et de la Veveyse, des points de croisement et des sections à double voie seront nécessaires. Il est également prévu des nouveaux tracés plus directs sur certains tronçons permettant d'augmenter la vitesse. Les infrastructures proposées à ce stade devront faire l'objet d'études détaillées dans les prochaines années.



Fribourg Vision ferroviaire 2050+

Avec cette Vision ferroviaire 2050+, Fribourg dispose ainsi d'une orientation pour le développement de son offre ferroviaire à long terme, conforme à la Perspective Rail 2050 édictée par la Confédération. Le temps ferroviaire est long, c'est pourquoi il faut dès aujourd'hui annoncer les besoins des fribourgeoises et fribourgeois de demain et permettre la mise en place des conditions-cadres d'un développement durable du canton.

1. Introduction

1.1 Contexte

Le développement des infrastructures ferroviaires s'inscrit dans une perspective à long terme depuis l'idée jusqu'à la mise en service. Fort de ce constat, aujourd'hui les collectivités publiques doivent esquisser leurs visions de l'offre ferroviaire souhaitée pour l'horizon 2050. Quelles sont les objectifs d'offre, les missions du réseau ferré principal et secondaire dans l'aménagement territorial et le développement socio-économique du canton, combien de places offrir par heure et par sens, quelles solutions à l'urgence climatique et au transfert modal, voilà bien des questions que les décideurs d'aujourd'hui doivent se poser. L'avenir est par définition incertain. Il y a un risque de se tromper, mais l'enjeu est surtout de se donner une base de réflexions permettant d'identifier, de prioriser les besoins et d'étudier les mesures nécessaires. Les premiers projets d'infrastructure devront être défendus très prochainement pour une inscription dans les messages fédéraux sur l'aménagement du réseau ferroviaire en 2026 et en 2030.

Le réseau ferroviaire constitue la colonne vertébrale du réseau des transports publics pour les longues, moyennes et courtes distances. C'est un mode de transport respectueux de l'environnement dont l'essor permet de répondre à l'urgence climatique. Pour le Canton de Fribourg, le positionnement du canton sur le plan national, mais également le renforcement des pôles économiques régionaux, passeront par le développement de l'offre ferroviaire structurante et la diminution des temps de parcours.

Cette vision se veut ambitieuse et résolument tournée vers l'avenir. Sa mise en œuvre dépendra des moyens à disposition, des procédures administratives et de l'évolution de la demande. Elle est, en effet, orientée sur un développement par étape des offres et des infrastructures, permettant ainsi de reprioriser certains sauts d'offre en fonction de l'évolution socio-économique d'une région. Dans tous les cas, elle ne pourra être mise en œuvre qu'avec le soutien politique de la Confédération, des cantons voisins, notamment ceux réunis dans la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) et des communes fribourgeoises.

1.2 Mandat et objectifs

Il s'agit d'une étude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire, en tant que colonne vertébrale de l'offre en transports publics du canton de Fribourg. Ce travail se concentre sur 3 niveaux d'analyse. Le premier niveau concerne l'insertion du canton de Fribourg dans le réseau grandes lignes national. Le second niveau s'intéresse au développement du RER Fribourg | Freiburg et ses lignes régionales à voie normale et étroite. Le dernier niveau fait un zoom sur les deux agglomérations de Fribourg et de Bulle pour étudier les solutions ferroviaires à cette échelle. Un horizon long terme rend possible tous types de solutions, comme des nouveaux aménagements, lignes ou haltes.

Les objectifs de la vision 2050+ peuvent être résumés ainsi :

- **Améliorer l'attractivité et la desserte de l'offre régionale**
Renforcement des cadences ;
Amélioration des temps de parcours et les liaisons directes ;
Améliorer la redondance et les capacités du réseau, notamment en cas de chantier.
- **Améliorer l'attractivité du trafic grandes lignes**
Réduction des temps de parcours entre Fribourg et les principaux centres économiques nationaux.
- **Assurer les capacités du trafic marchandises et concentrer les volumes**
- **Atteindre les objectifs climatiques en augmentant la part modale du rail.**

1.3 Méthodologie

La méthodologie s'est déclinée en plusieurs volets. Le premier consista à rassembler les données actuelles et futures connues. Une analyse de la situation a permis de tirer un diagnostic sur la situation actuelle et future afin d'esquisser les principales pistes d'améliorations à apporter au réseau, que cela soit dans l'offre (cadence), les temps de parcours, la desserte ou le rôle des gares.

De ce résultat, les priorités de développement ont été définies et mises en étape pour répondre aux besoins de mobilité des fribourgeois et fribourgeoises. Un besoin sommaire d'infrastructure a été évalué sous forme de mesures structurantes. Les études suivantes permettront d'établir par la suite un horaire et d'identifier précisément les infrastructures nécessaires.



Bien entendu, le choix retenu est compatible avec la Perspective Rail 2050^[12] élaborée par l'Office fédéral des transports (OFT). Cette dernière oriente les aménagements ferroviaires sur les courtes et moyennes distances, privilégiant ainsi les offres RER et RegioExpress (RE). Le potentiel de report y est le plus important (en termes de voyageur x kilomètre) selon les études menées par l'OFT qui reconnaît néanmoins l'intérêt de renforcer l'attractivité des offres grandes lignes lorsque celle-ci n'est pas concurrentielle à la voiture, comme cela est notamment le cas entre Lausanne et Bern.

La concrétisation de la Perspective Rail 2050 repose sur des corridors de mobilité. Dans la mesure du possible, les présents travaux reprennent la même approche dans les propositions de développement.

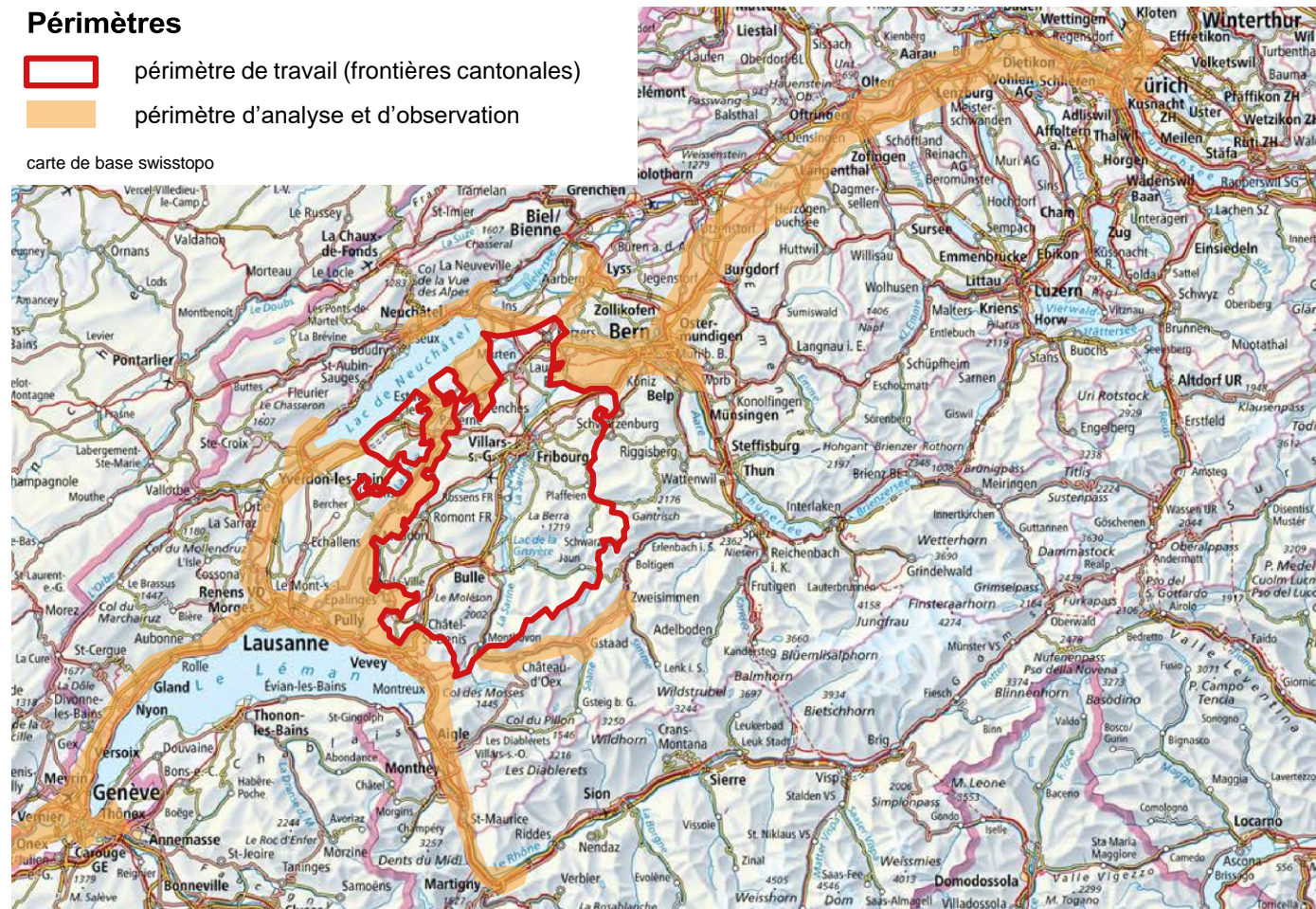
1.4 Périmètres

Le périmètre de cette Vision ferroviaire 2050+ concerne essentiellement le territoire cantonal fribourgeois. Il s'étend, sous la forme d'un périmètre d'analyse et d'observation, aux principales villes du Plateau suisse pour des comparaisons de temps de parcours et de capacités. Les parties concernant d'autres cantons, notamment les offres régionales intercantionales ont été traitées conjointement avec les cantons de Berne, de Neuchâtel et de Vaud dans le cadre d'échanges bilatéraux et ont été intégrées dans la Vision ferroviaire 2050+.

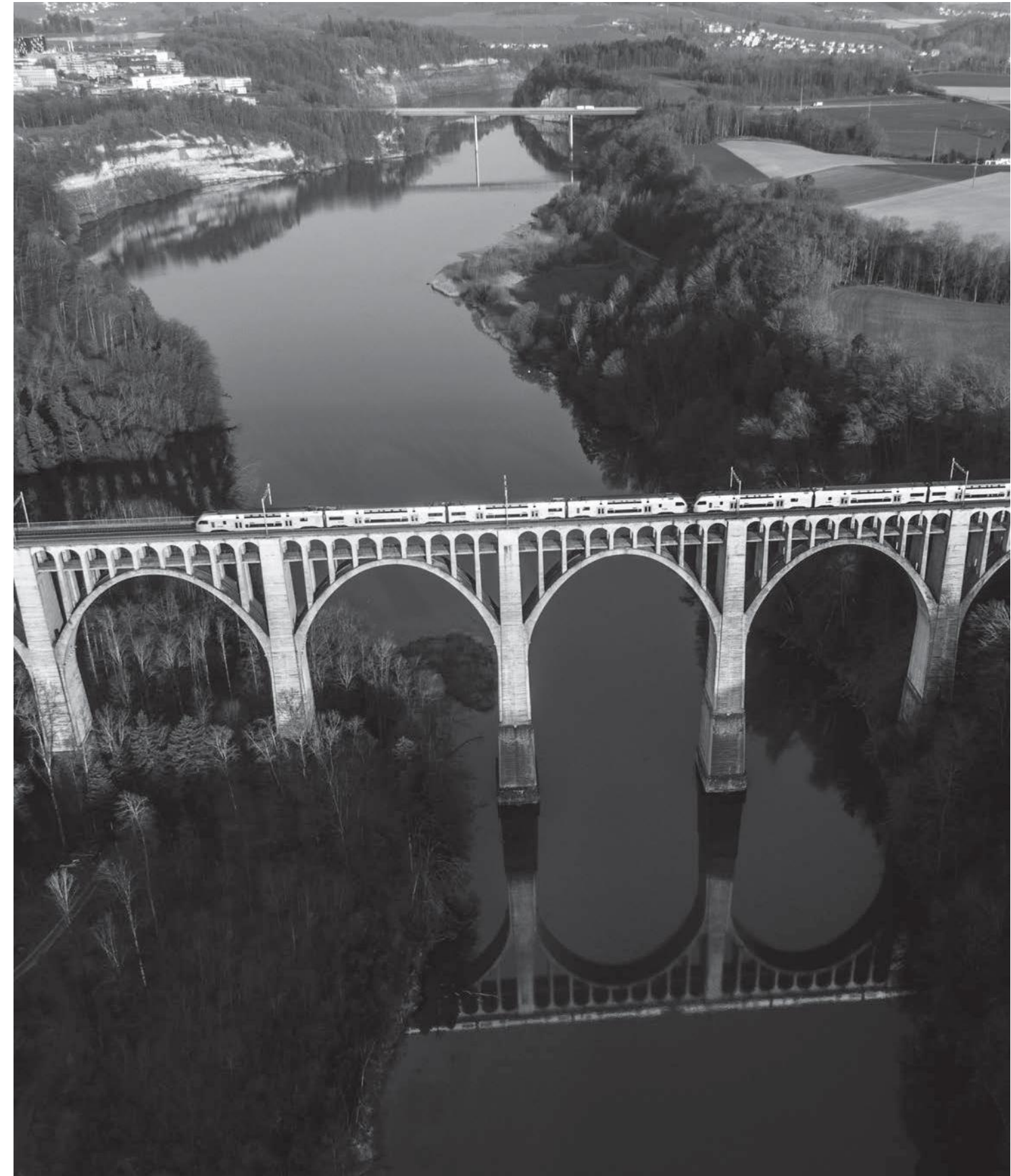
Périmètres

-  périmètre de travail (frontières cantonales)
-  périmètre d'analyse et d'observation

carte de base swisstopo



Carte des périmètres de travail, d'analyse et d'observation



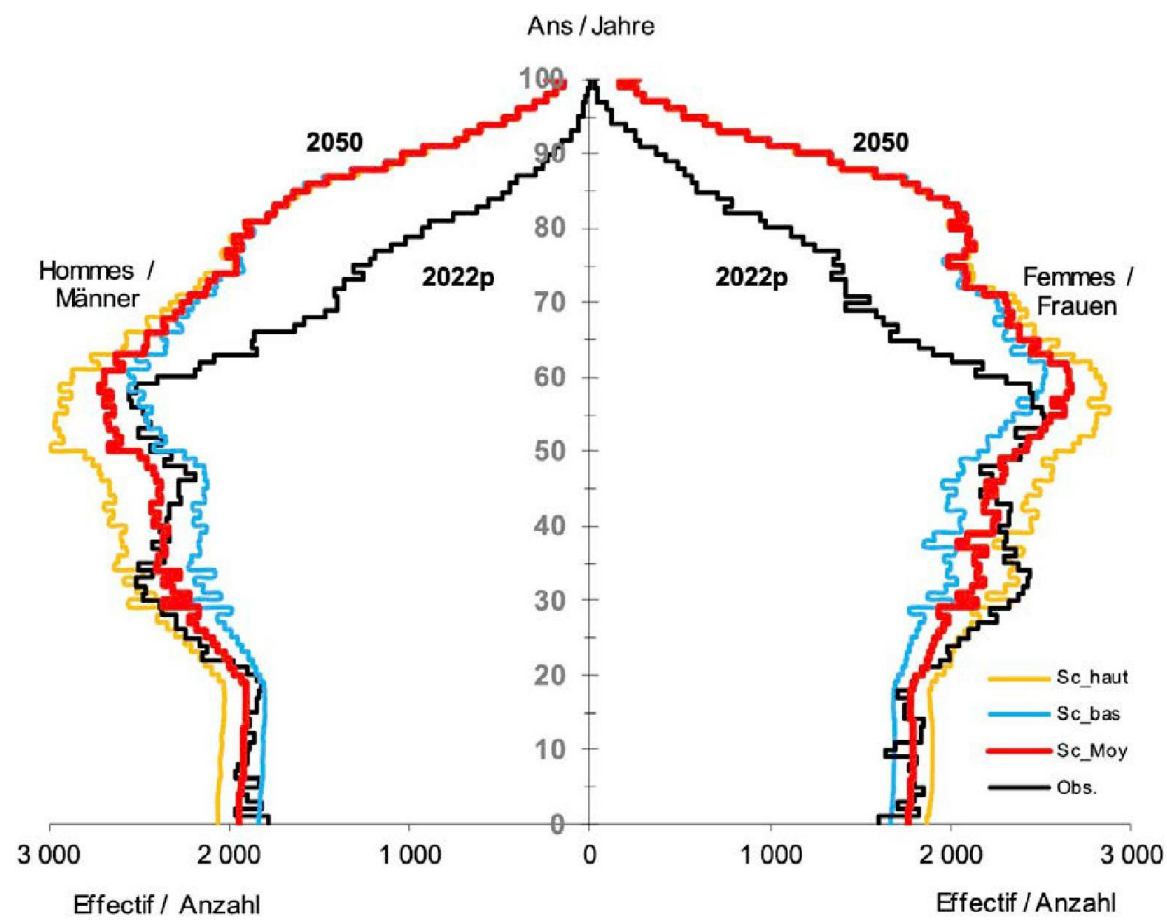
Viaduc de Grandfey

2. Données socio-économiques et bases de l'aménagement

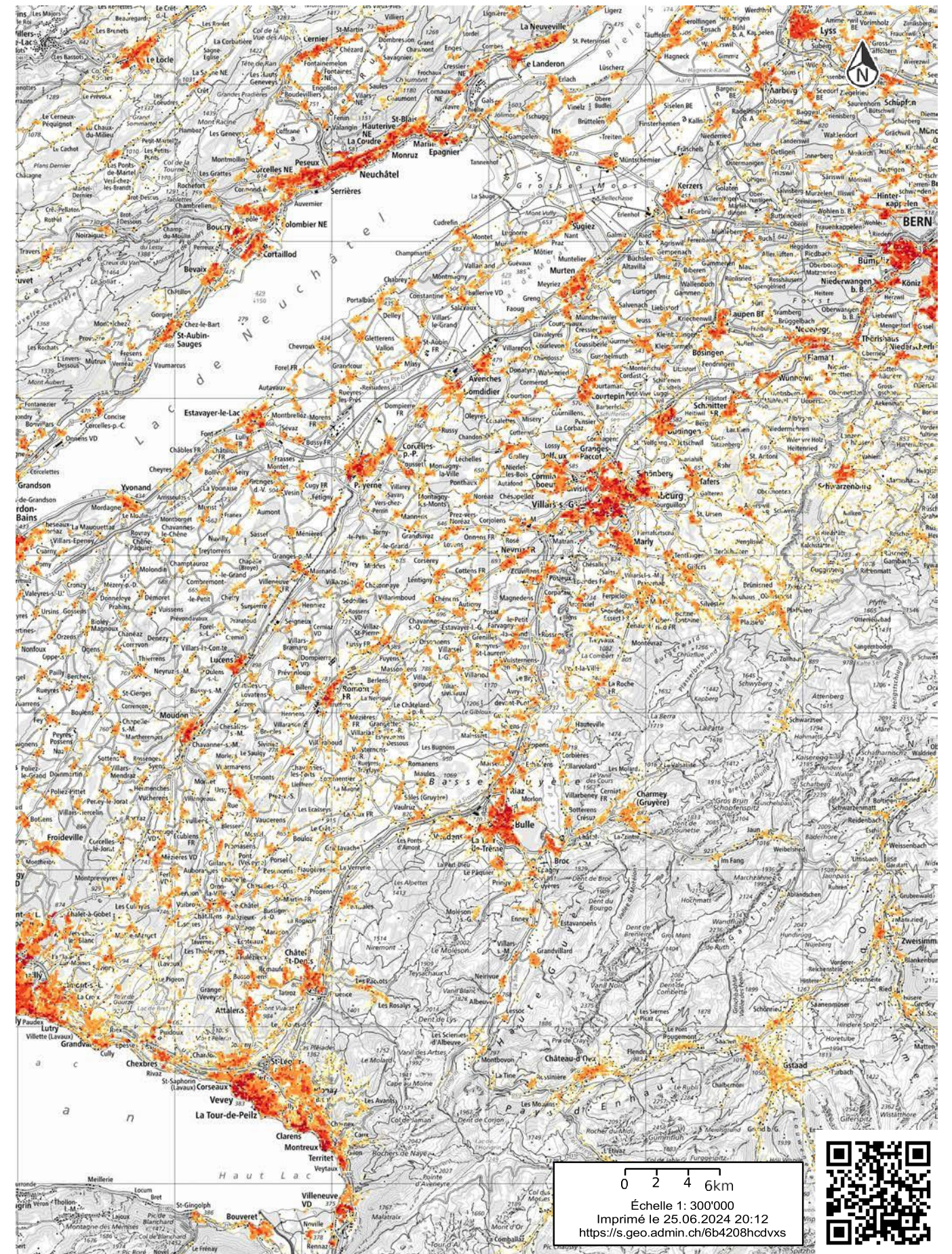
2.1 Population et projections ^[1]


Le canton de Fribourg connaît depuis plusieurs années une dynamique démographique les plus importantes de Suisse. Sa situation entre l'Arc lémanique et Berne, ainsi que le développement des centres régionaux du Sud du canton et de la Broye ont contribué à cette évolution. Au 31 décembre 2023, le canton comptait 341'490 habitants. Le district de la Sarine regroupe plus d'un tiers des habitants, suivi par celui de la Gruyère avec près de 18%.

Selon les projections de son service de la statistique (scénario moyen 2023-2050), le canton de Fribourg avoisinera les 400'000 habitants à l'horizon 2050. Les districts de la Broye, de la Veveyse, de la Gruyère et de la Sarine restent les plus dynamiques en termes de croissance de la population. Les projections montrent un vieillissement de la population, notamment une augmentation du 3ème âge et du 4ème âge dans la pyramide des âges ^[1]. La croissance restera en moyenne entre +0.7% par an (scénario moyen) et + 0.9% par an (scénario haut).



Pyramide des âges



 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
In collaboration with the cantons

www.geo.admin.ch est un portail d'accès aux informations géolocalisées, données et services qui sont mis à disposition par l'administration fédérale. Responsabilité: Malgré la grande attention qu'elles portent à la justesse des informations diffusées sur ce site, les autorités fédérales ne peuvent endosser aucune responsabilité quant à la fidélité, à l'exactitude, à l'actualité, à la fiabilité et à l'intégralité de ces informations. Droits d'auteur: autorités de la Confédération suisse. <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/conditions-utilisation.html>. Si des données de tiers sont représentées, leur disponibilité est garantie par le tiers fournisseur. Les conditions des détenteurs de données correspondants

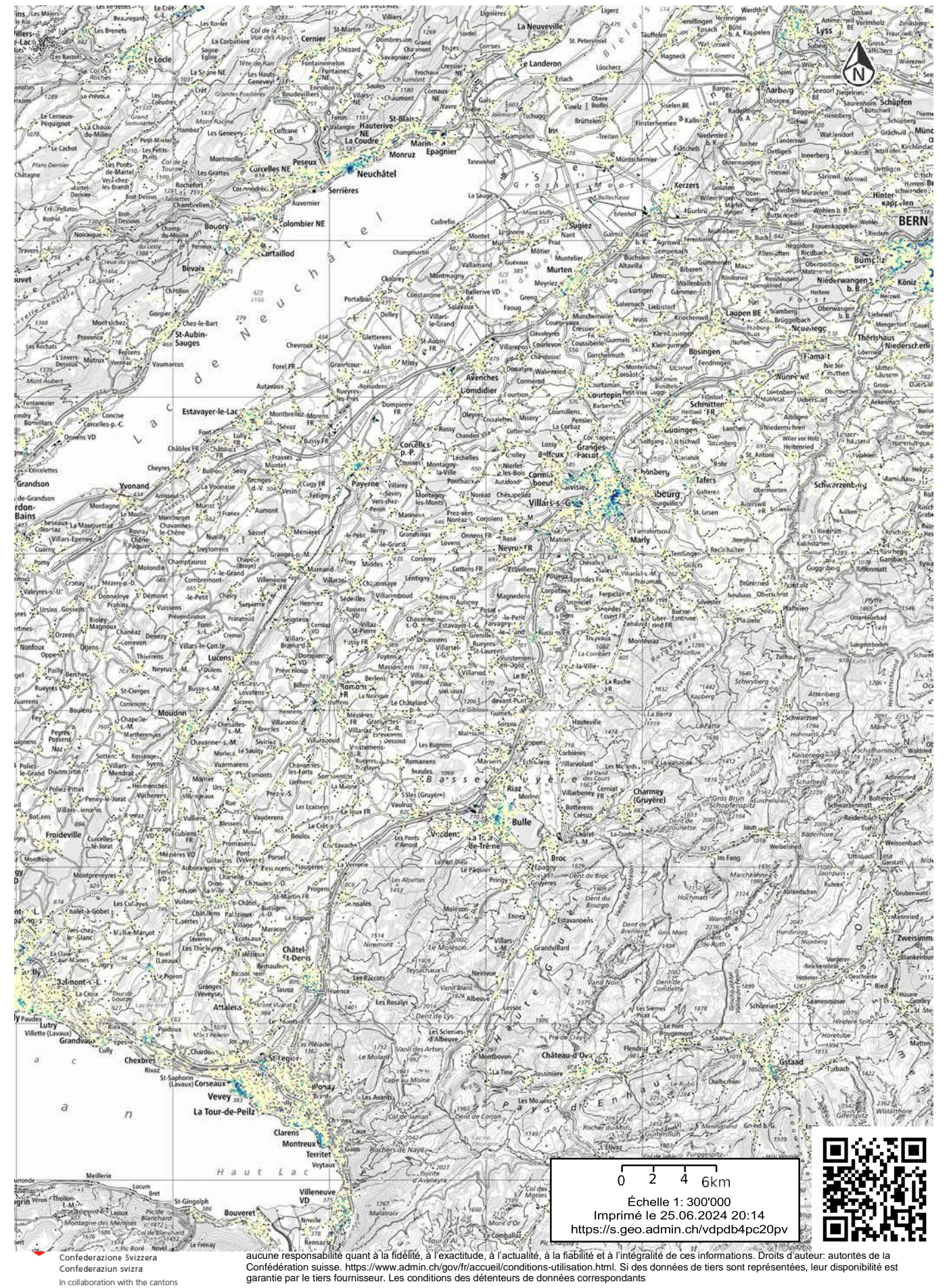
Densité de la population 2022

2.2 Travail et emplois

En 2021, le canton de Fribourg comptait 160'079 emplois, représentant 121'040 équivalent plein temps. 23'199 établissements offrant des emplois ont été recensés.

Fribourg est l'un des cantons présentant le plus grand écart négatif entre les pendulaires sortants et les pendulaires entrants en proportion à sa population. Plus d'un quart des fribourgeois actifs sont des pendulaires sortant du canton^[2].

Le taux de chômage en décembre 2023 est de 2.4% et s'inscrit dans la moyenne nationale de 2.3%. Malgré le contexte d'incertitude, les perspectives économiques pour le canton de Fribourg restent bonnes. Dans ce contexte, il convient également de citer le dynamisme économique actuel des districts de la Gruyère, de la Veveyse et de la Broye avec la création de plusieurs milliers d'emplois dans les prochaines années.



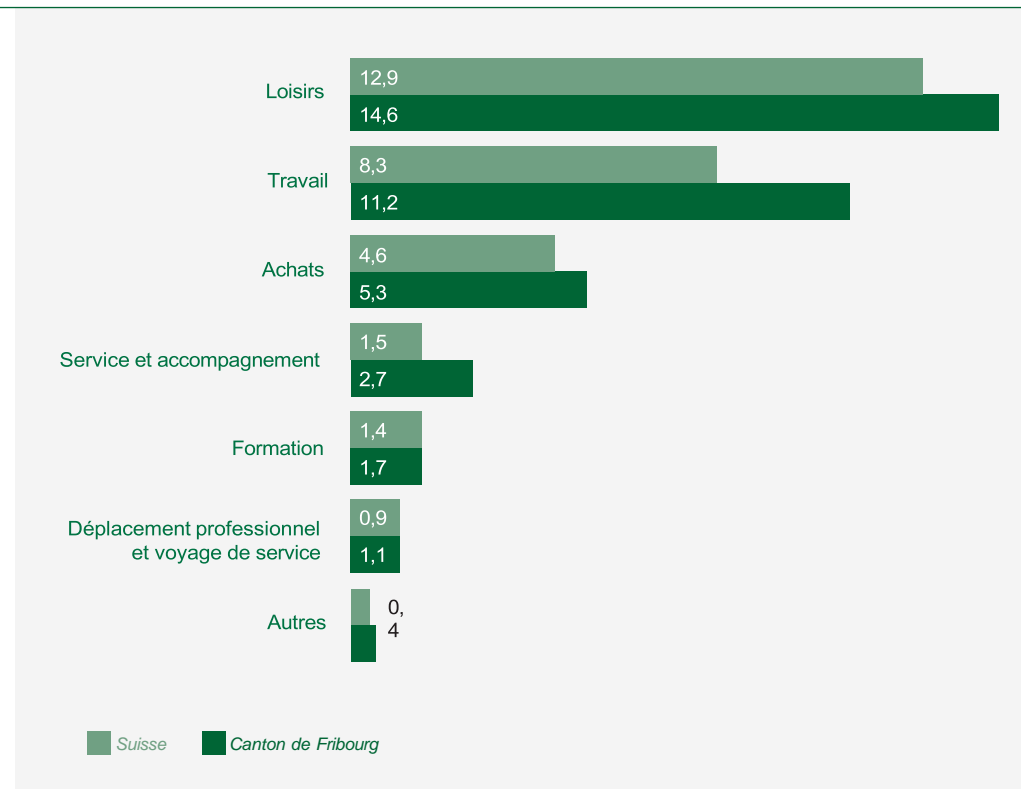
Densité de l'emploi 2021

2.3 Mobilité ^[3]

La distance moyenne parcourue chaque jour par les habitants du canton de Fribourg est évaluée à 37.2 kilomètres en 2021 (microrecensement fédéral). La moyenne suisse est de l'ordre de 30 kilomètres par jour, avec près de la moitié pour les déplacements de loisirs.

Motifs de déplacement en 2021

Comparaison des motifs de déplacement et des distances entre Fribourg et la moyenne suisse



Le microrecensement fédéral a confirmé l'importance des loisirs dans les motifs de déplacements. Avec plus de 40% des distances parcourues, les loisirs sont le premier motif de déplacement des fribourgeois (moyenne suisse 44%).

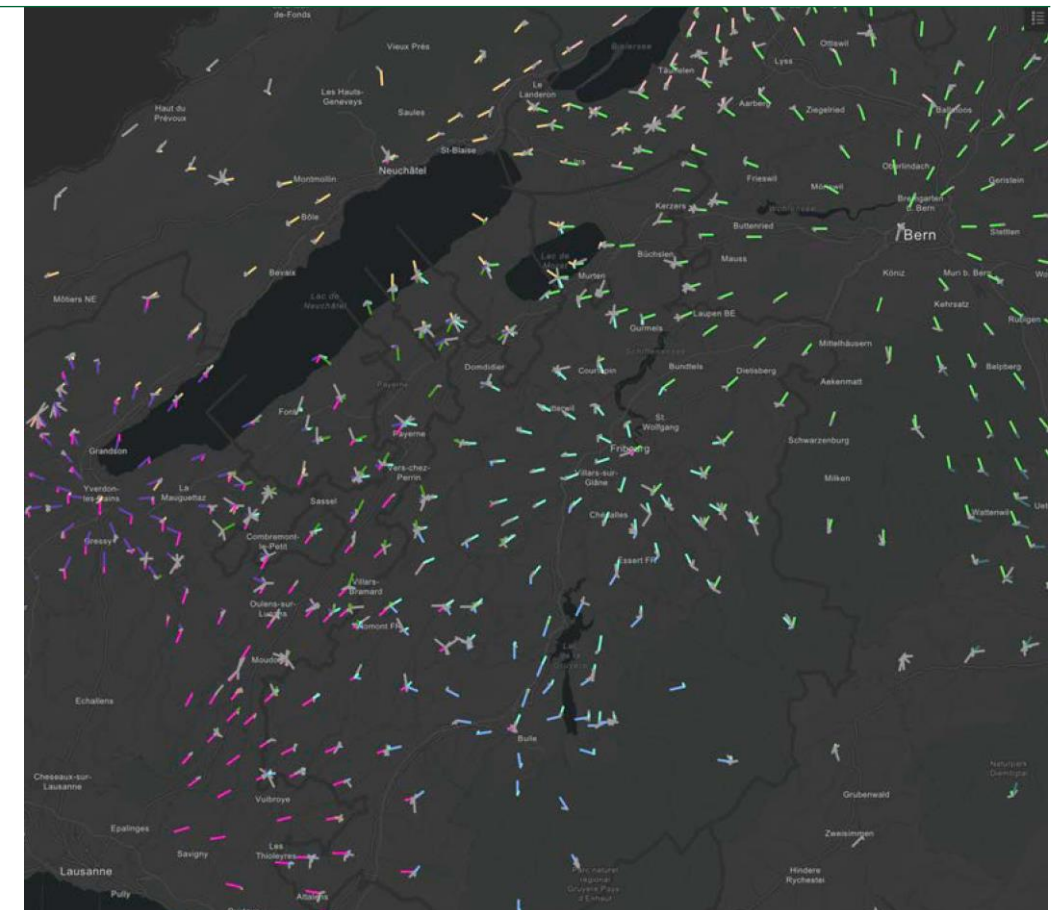
Le canton de Fribourg a un taux de motorisation de 596 voitures de tourisme pour 1'000 habitants en 2021. La moyenne suisse est de 543 voitures de tourisme pour 1'000 habitants. Les cantons voisins de Berne et de Vaud ont un taux de motorisation de 525, respectivement 520 voitures de tourisme pour 1'000 habitants.

Le Service de la mobilité de l'État de Fribourg (SMo) a représenté les principaux flux de pendulaires en direction des grandes agglomérations que sont Fribourg, Bulle, Lausanne, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et Berne^[4]. Les principales observations qui peuvent être faites, montrent l'attractivité de chacune des agglomérations dans leur couronne large. La Veveyse est partagée entre l'agglomération lausannoise et Bulle. La Singine est orientée en premier lieu sur Berne.

Les districts de La Broye et du Lac présentent la particularité d'avoir une orientation multipolaire, à la fois en direction de Lausanne, d'Yverdon-les-Bains et de Fribourg dans la moitié sud, puis vers Neuchâtel, Berne et Fribourg dans la moitié nord.

Flux des pendulaires, 2021

©SMo, Fribourg



Légende :
la longueur de la flèche représente l'intensité du flux, la couleur sa destination.

- Lausanne
- Bulle
- Fribourg
- Berne
- Neuchâtel

2.4 Plan directeur cantonal ^[5]

Le Plan directeur cantonal 2019^[5] sert de base de l'aménagement du territoire cantonal. Il se compose de plusieurs fiches thématiques ayant un impact sur la mobilité. Les principaux thèmes sont repris ici et dans les chapitres suivants. La mise en oeuvre du plan directeur cantonal se fait à l'échelle régionale et communale par le biais des plans directeurs régionaux, des programmes d'agglomération et des plans d'aménagement locaux.

Le Plan directeur cantonal se structure d'un volet stratégique, d'un volet opérationnel, notamment sur la mobilité et de projets.

2.4.1 Urbanisation

Les principaux centres urbains du canton sont les agglomérations de Fribourg et Bulle. Ils sont appelés à se densifier encore dans les années à venir. Plusieurs pôles régionaux, principalement autour des chefs-lieux de district sont également mis en évidence. L'urbanisation du canton de Fribourg est illustrée avec la carte T101 ci-contre^[6].

Pour les districts de la Broye et du Lac, il convient de mettre en évidence les perspectives de développement autour d'Yverdon-les-Bains et de Payerne-Avenches, en terres vaudoises. Pour ceux de la Glâne, de la Veveyse et de la Gruyère, c'est la proximité avec l'agglomération Rivelac et plus largement avec l'Arc lémanique qui orientera le développement socio-économique de ces régions.

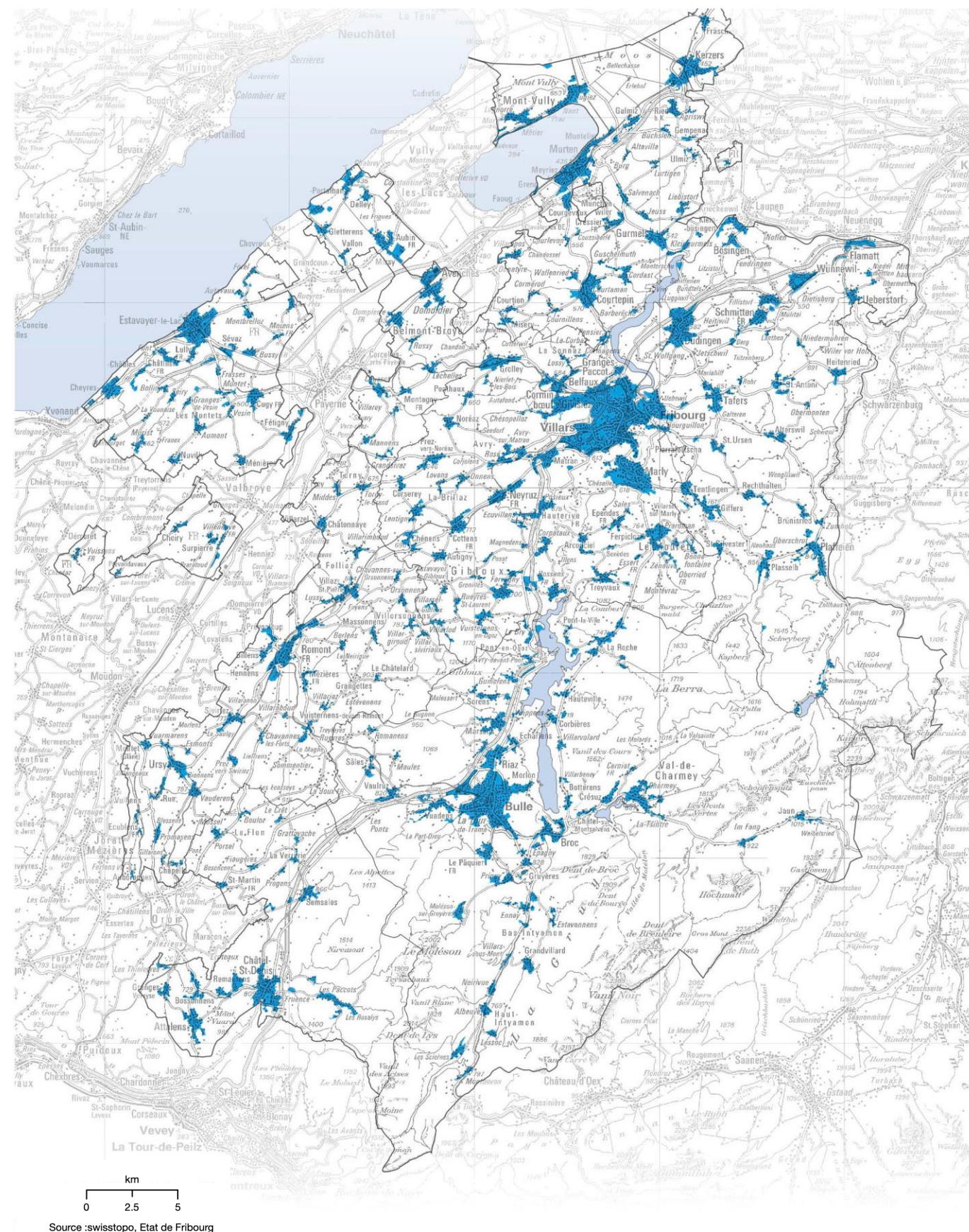
2.4.2 Mobilité

Le volet opérationnel en lien avec la mobilité est défini dans les fiches T201 à T210. Pour les transports publics (T201^[8]), les objectifs suivants ont été arrêtés :

- Etre intégré de façon optimale au réseau ferroviaire national et international.
- Assurer à la population une mobilité durable en transports publics (TP) sur l'ensemble du territoire cantonal.
- Augmenter la part modale des TP dans chaque région par une offre attrayante, rationnelle et de qualité.
- Assurer des temps de parcours attractifs en facilitant la circulation des transports publics en milieu urbain.

Les principes définis dans cette fiche T201 sont repris dans le cadre de la Vision ferroviaire 2050+.

La problématique des parcs-relais aux gares est traitée dans le thème «Mobilité combinée» (fiche T203).



■ Fiche T101 Noyaux d'urbanisation

2.4.3 Loisirs et tourisme

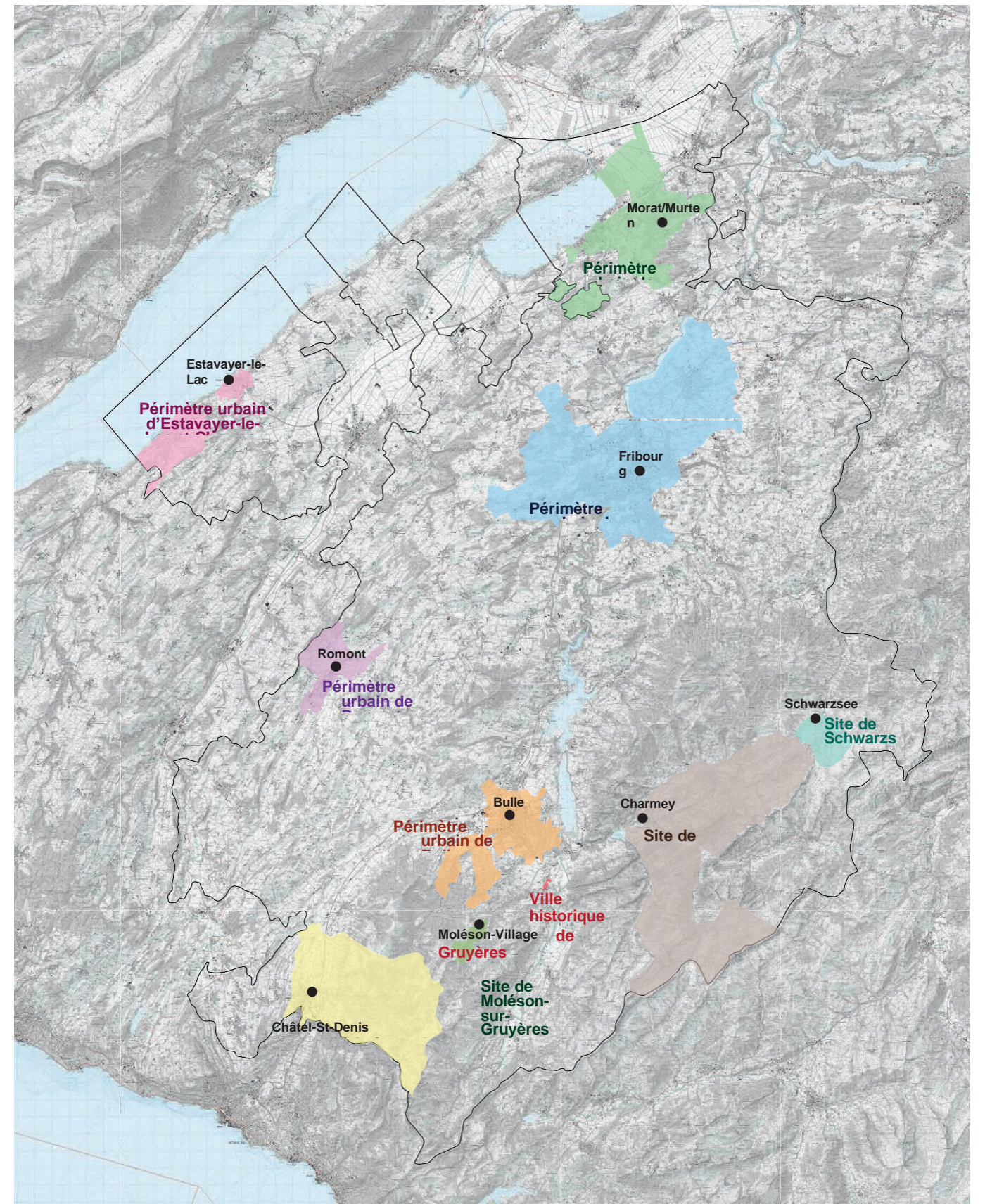
Le Plan directeur cantonal^[5] fixe les priorités concernant les sites touristiques dans sa fiche T108 Pôles touristiques^[7]. Les pôles touristiques se caractérisent de la manière suivante :

- présenter les offres les plus développées et diversifiées en hébergements et en installations touristiques commercialisables dans le canton ;
- comprendre des activités touristiques diversifiées qui s'exercent sur l'ensemble de l'année, même si certaines activités sont plus intensives à certaines saisons ;
- posséder des installations touristiques ayant un rayonnement cantonal et intercantonal ;
- concentrer les installations de tourisme et de loisirs pour des raisons de rentabilité et de mobilité ;
- bénéficier d'une accessibilité multimodale aux réseaux nationaux, notamment d'une bonne desserte en transports publics en direction du centre cantonale, d'un centre régional ou d'un centre urbain d'un canton voisin, même si l'offre peut varier en fonction des saisons.

La fiche T108 définit les pôles touristiques cantonaux suivant :

- le périmètre urbain de l'agglomération de Fribourg ;
- le périmètre urbain d'Estavayer-le-Lac et le site de Cheyres-Châbles ;
- le périmètre urbain de Morat/Murten ;
- le périmètre urbain de Bulle ;
- le périmètre urbain de Châtel-St-Denis et le site Les Paccots ;
- le périmètre urbain de Romont ;
- le site de Charmey ;
- la ville historique de Gruyères ;
- le site de Moléson-sur-Gruyères ;
- le site de Schwarzsee.

Il convient également de citer le développement du site de la Chocolaterie à Broc qui, avec sa connexion ferroviaire, bénéficie d'un raccordement performant au réseau des transports publics. La Maison Cailler est le site le plus visité de Suisse romande et le sixième à l'échelle du pays avec 437'640 visiteurs en 2023^[9].



Fiche T108 Carte des pôles touristiques

2.5 Plan Climat cantonal ^[10]

L'État de Fribourg s'est doté en 2021 d'un plan climat cantonal [10] avec comme objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50 % d'ici à 2030 et la neutralité carbone d'ici 2050. Sur une émission annuelle de 4 millions de tonnes équivalent CO2 dans le canton de Fribourg, la mobilité représente environ les 14 %.

Pour atteindre ces objectifs, des mesures devront être prises pour augmenter l'attractivité des transports publics permettant d'accélérer le transfert modal notamment en termes de fréquences, de desserte, de multimodalité et de temps de parcours. L'augmentation de la demande ainsi prévisible rendra nécessaire de prévoir des capacités supplémentaires, notamment avec l'engagement de trains à deux étages sur les lignes principales du RER Fribourg | Freiburg.

Le transfert modal du trafic marchandises est aussi une priorité. Dans un contexte de concurrence et de fortes pressions sur les coûts, il convient là aussi de proposer une complémentarité entre les modes de transport et de regrouper les activités de transbordement afin d'augmenter les volumes sur les points de desserte futurs.

L'objectif principal de l'axe Mobilité est de réduire l'impact carbone lié au secteur des transports. La situation particulière du territoire (zone urbaine, zone rurale) est considérée dans les objectifs spécifiques :

- Améliorer et promouvoir la mobilité douce et le réseau de transports publics dans le canton de Fribourg ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de la mobilité individuelle liée aux loisirs ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité professionnelle ;
- Réduire les besoins en déplacement.

2.6 Agglomérations

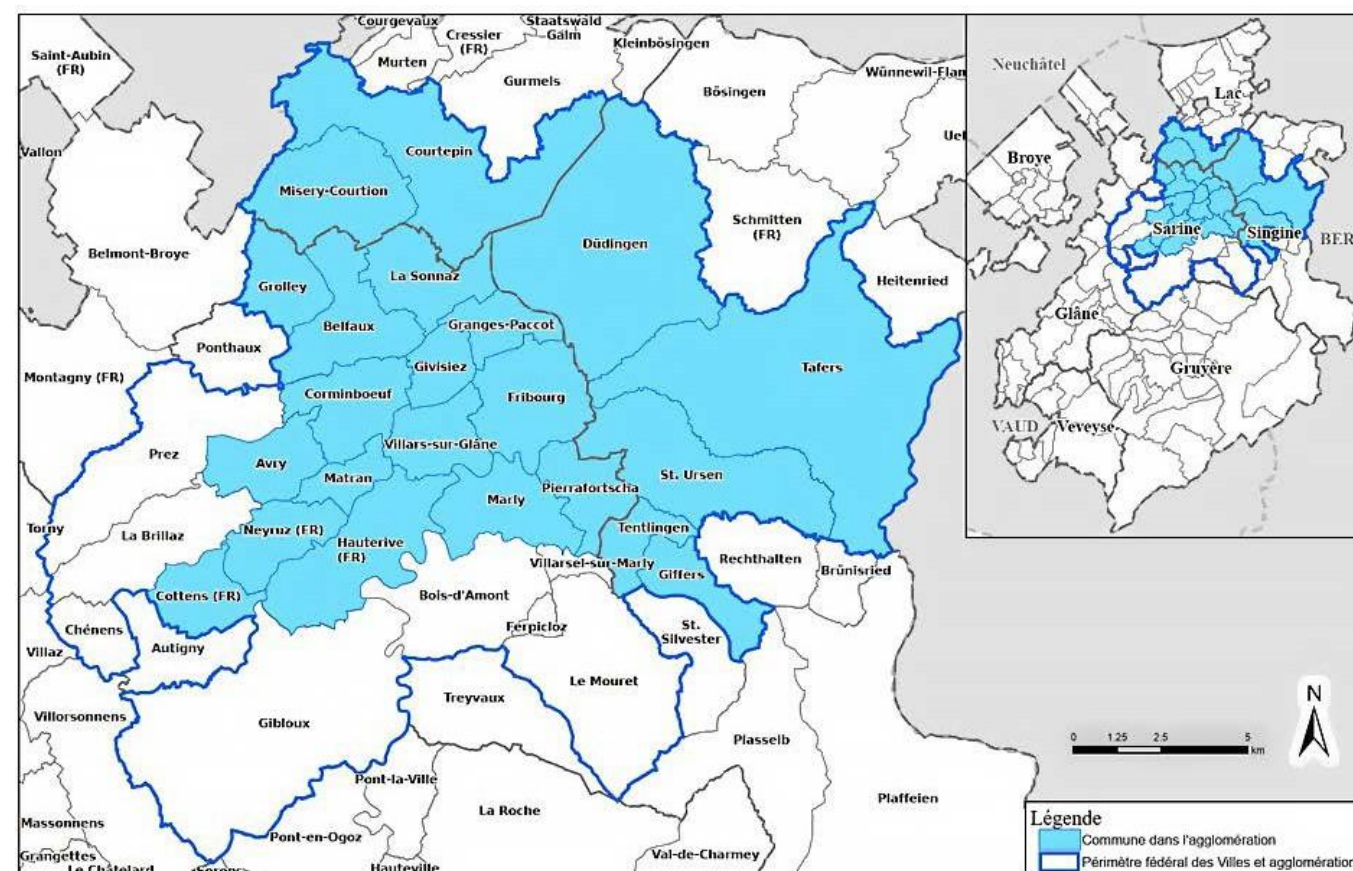
L'Office fédéral du développement territorial (ARE) a identifié deux agglomérations dans le canton de Fribourg, celle de Fribourg et celle de Bulle. Une partie de la Veveyse est intégrée dans l'agglomération Rivelac avec Montreux et Vevey, alors que les communes de Schmitten et Wünnewil-Flamatt sont rattachées à l'agglomération de Berne.

Les deux agglomérations de Fribourg et de Bulle réunissent plus d'un tiers des habitants du canton de Fribourg.

2.6.1 Agglomération de Fribourg

L'agglomération de Fribourg regroupe les communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran et Villars-sur-Glâne. Elle compte plus de 84'000 habitants. Hormis pour la commune de Marly, le rail joue un rôle structurant entre les différents pôles de l'agglomération. Le renforcement des cadences et la mise en place de liaisons ferroviaires entre Givisiez et Avry viendront renforcer le rôle du rail au sein de l'agglomération.

Le prochain programme d'agglomération (PA5) sera porté par 15 communes supplémentaires¹, en plus des 10 communes de l'agglomération. Le projet proposé à la consultation publique prévoit la réalisation d'une halte ferroviaire à Agy (inscrite dans l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire) et l'étude d'un mode lourd pour une desserte dans l'agglomération depuis Marly. Les autres mesures concernent essentiellement le réseau des bus et de mobilité douce, ainsi que sur les interfaces multimodales permettant un meilleur rabattement sur les trains.



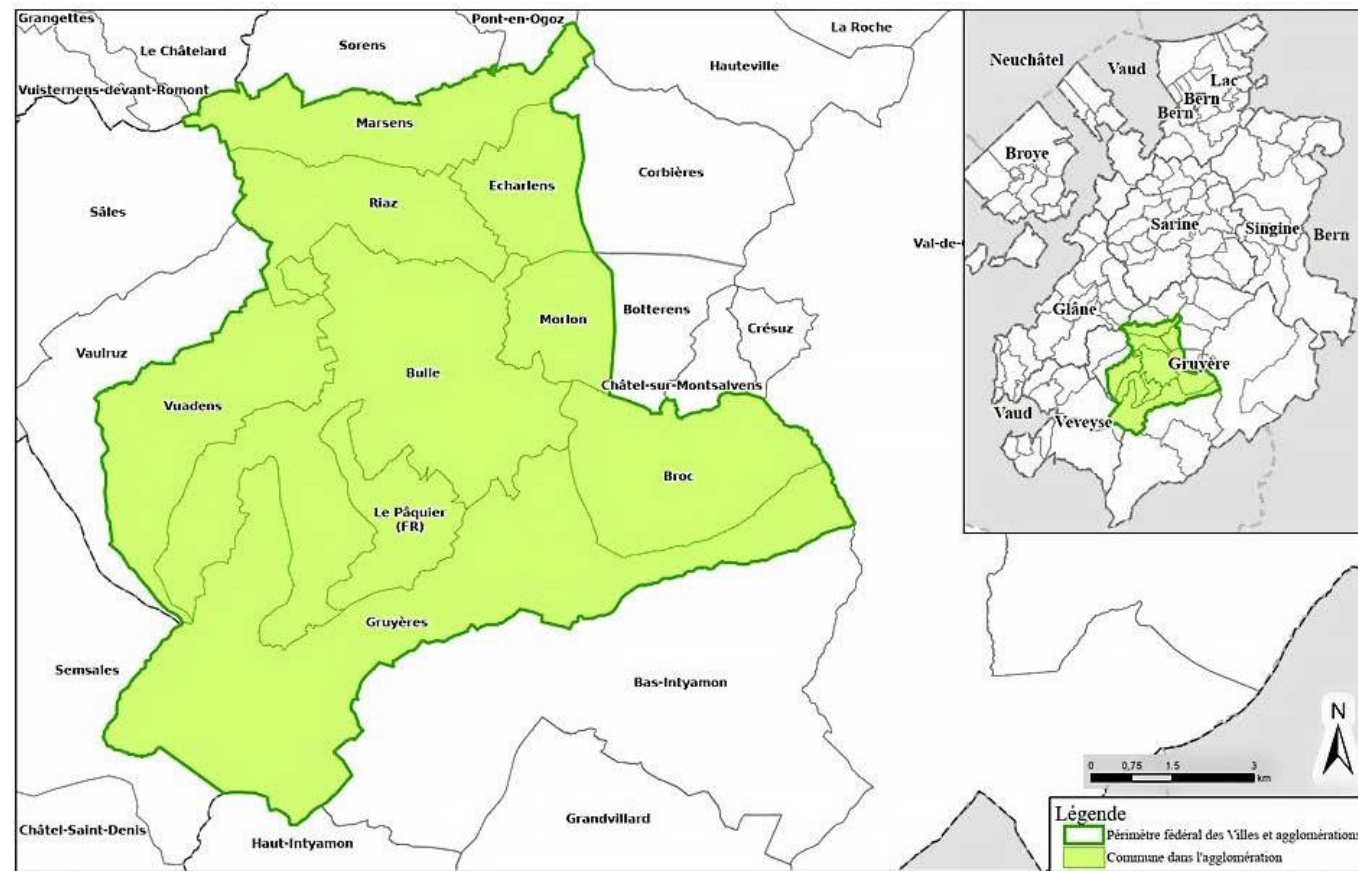
Carte de l'agglomération de Fribourg, décembre 2022

1 - Cottens, Ferpicloz, le Gibloux, Giffers, Grolley, Hauterive, le Mouret, Neyruz, Pierraforttscha, Prez, la Sonnaz, St-Ursen, Tafers, Tentlingen et Villarsel-sur-Marly.

2.6.2 Agglomération de Bulle

L'agglomération de Bulle (MOBUL) regroupe les communes de Bulle, Broc, Echarlens, Gruyères, Le Pâquier, Marsens, Morlon, Riaz et Vuadens. Elle compte aujourd'hui environ 40'000 habitants. Le réseau des transports publics d'agglomération est essentiellement constitué par les lignes de bus du réseau MOBUL. La transformation de la gare de Bulle et la mise à l'écartement normal de la ligne Bulle-Broc-Chocolaterie constitue une première étape dans l'utilisation du rail pour la structuration du trafic d'agglomération.

Le masterplan du secteur de Planchy développé par l'agglomération de Bulle propose la réalisation de deux nouvelles haltes, l'une sur la ligne Bulle-Romont et l'autre sur la ligne à voie étroite Bulle-Châtel-St-Denis-Palézieux.



Carte de l'agglomération de Bulle, décembre 2022



3. Offre de référence 2023

3.1 Réseau ferroviaire actuel

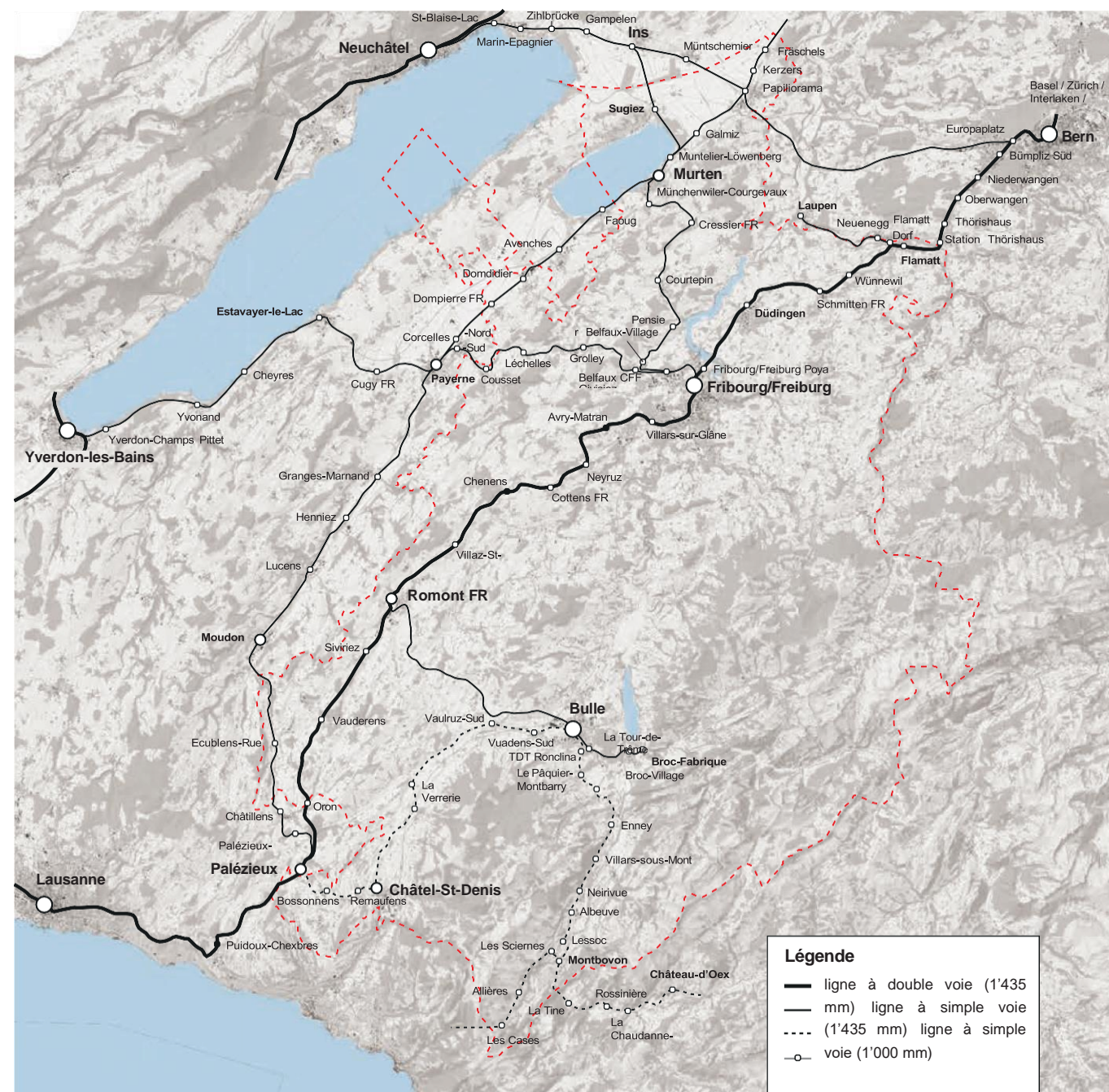
Le réseau ferroviaire fribourgeois s'articule autour d'une ligne principale à double voie à écartement normal (1'435 mm) reliant Lausanne à Berne via Palézieux, Romont et Fribourg (ligne 250). Viennent se greffer sur cette colonne vertébrale plusieurs lignes régionale à simple voie à écartement normal :

- Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern (ligne 220)
- Palézieux–Payerne–Murten/Morat–Kerzers–Lyss (ligne 251)
- Fribourg/Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains (ligne 252)
- Romont–Bulle–Broc-Chocolaterie (ligne 254)
- Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Ins (ligne 255)
- Laupen–Flamatt (ligne 280)

Une ligne régionale à simple voie métrique (écartement 1'000 mm) relie Palézieux, Bulle, Gruyères à Montbovon (ligne 256). Cette ligne rejoint le réseau du MOB à Montbovon qui s'étend de Montreux à Zweisimmen.

La longueur du réseau ferré sur sol fribourgeois est d'environ 235 kilomètres, dont environ un quart est à double voie. L'offre actuelle sur plus de 75% du réseau est produite sur un système de points de croisement, rendant l'exploitation très sensible aux perturbations. La robustesse du système est faible dans ces conditions, nécessitant d'aménager des réserves supplémentaires dans l'horaire pour éviter une dégradation du système au moindre retard.

62 gares et haltes ferroviaires se trouvent sur le territoire cantonal. Avec une altitude du rail de 1'112.7 mètres, la gare des Cases, sur la ligne Montreux–Montbovon, est la plus haute du canton de Fribourg. Avec 433.6 mètres d'altitude, Sugiez est la gare la plus basse du réseau.

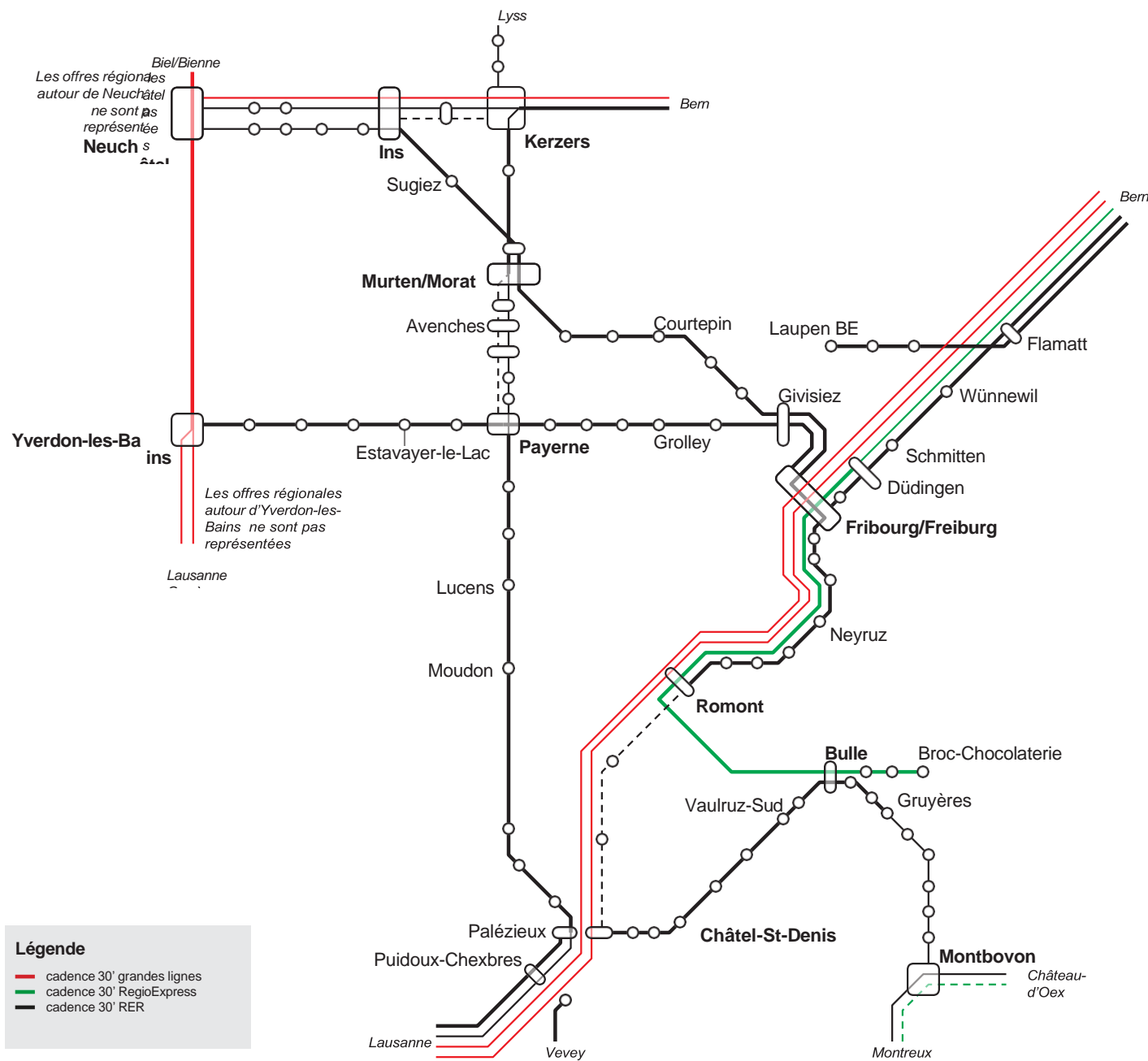


Carte du réseau ferroviaire fribourgeois, 2023

3.2 Offre de référence 2023

3.2.1 Offre

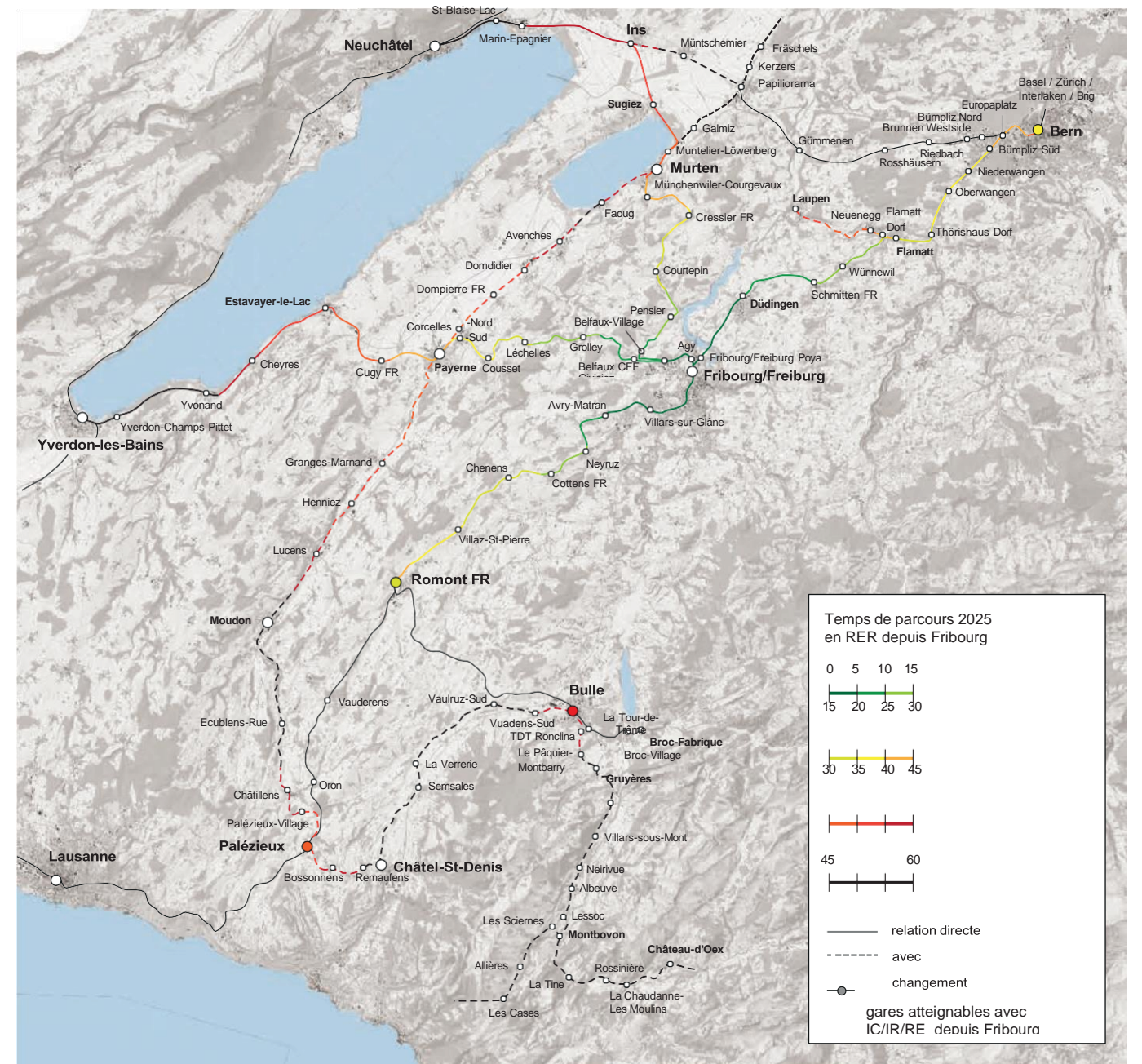
L'offre 2023 constitue l'offre de référence pour l'analyse de la qualité des dessertes et des temps de parcours.

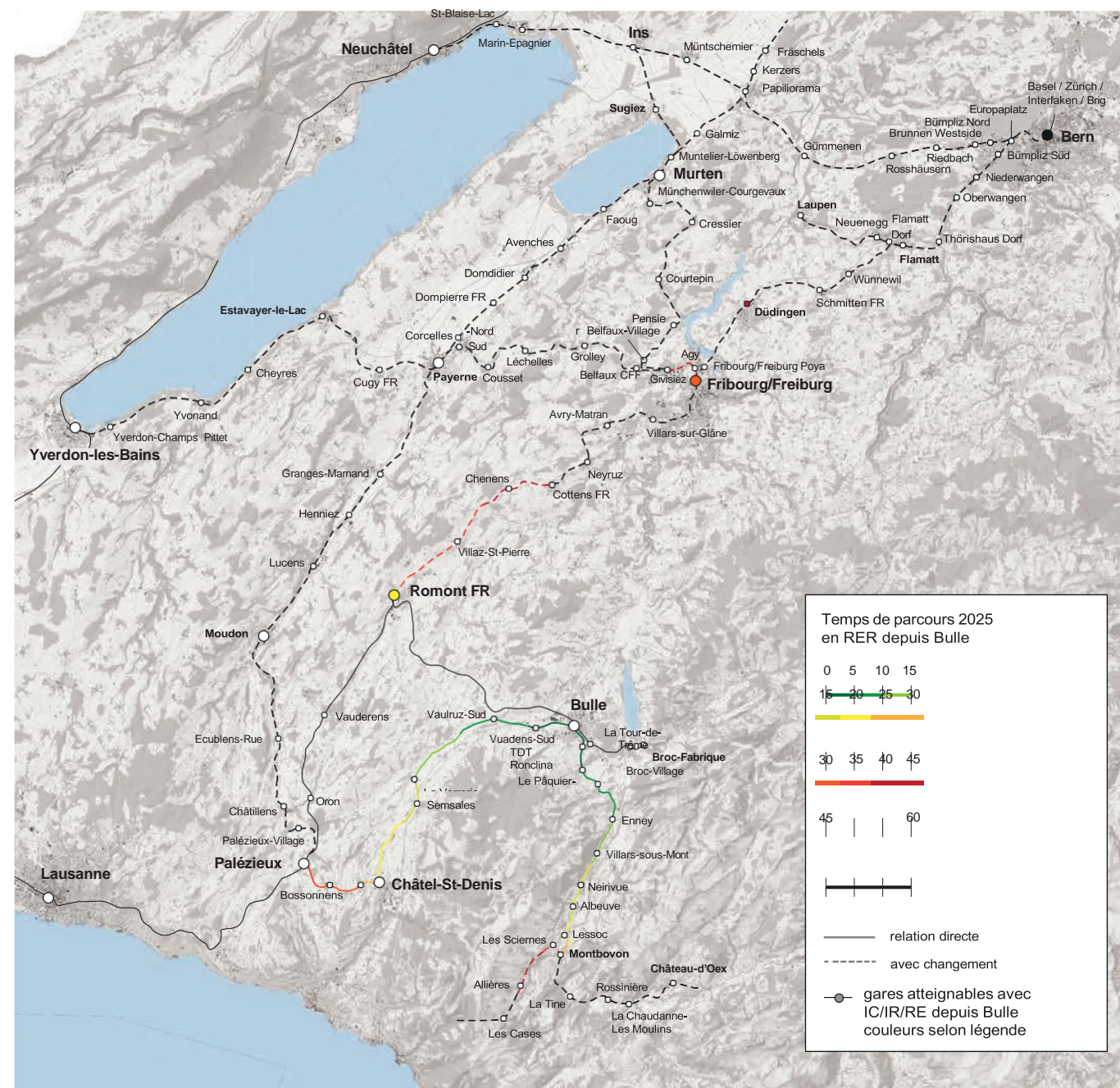
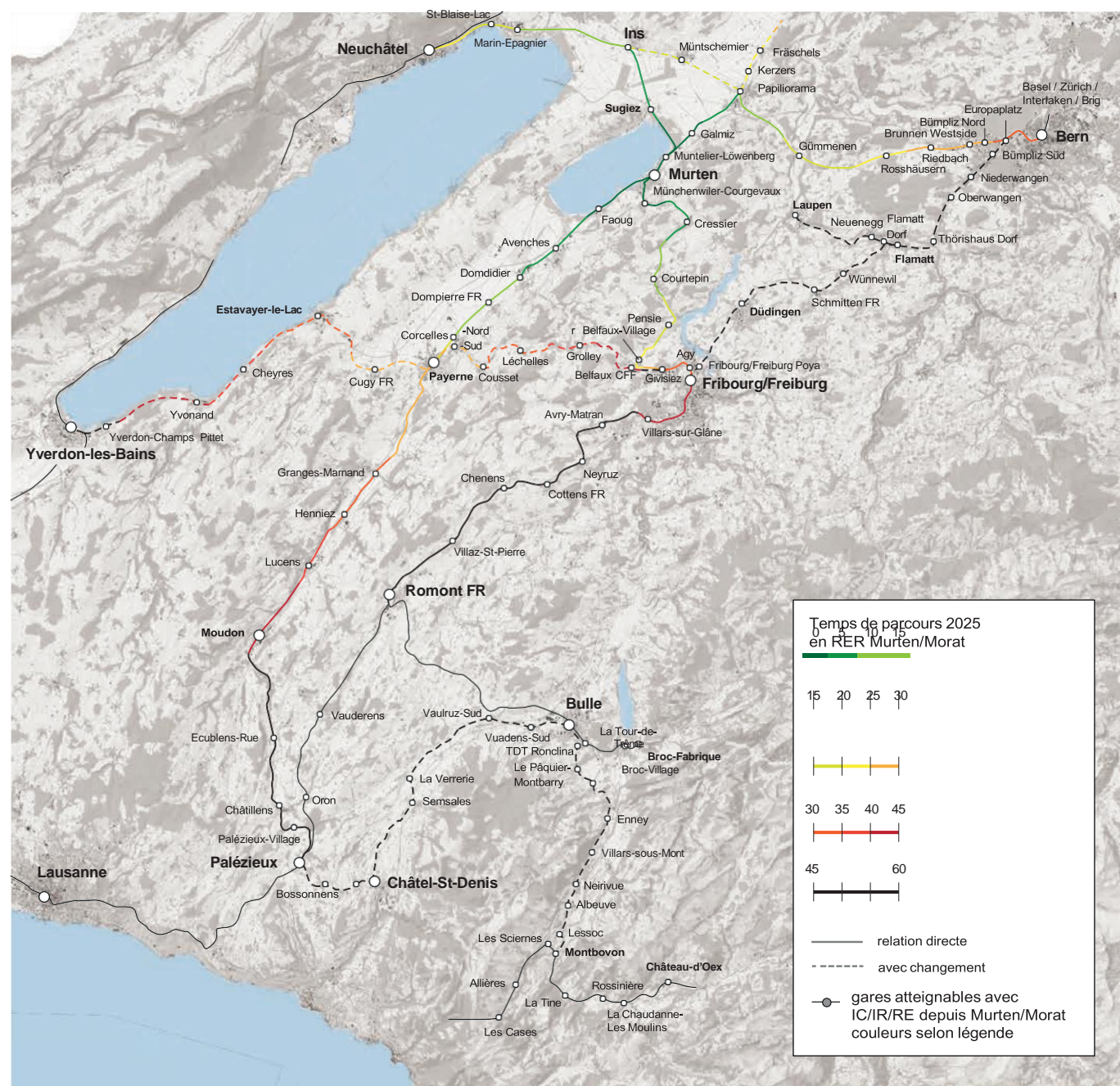


3.2.2 Temps de parcours ferroviaires et couverture spatiale

La couverture spatiale en fonction du temps de parcours en train a été analysée pour les trois gares de Fribourg/ Freiburg, de Murten/Morat et de Bulle. Pour rappel, la population suisse consacre en moyenne 80 minutes aux transports par jour selon les dernières statistiques. De ce fait, l'analyse détaillée a porté sur un rayon d'influence de 45 minutes par tranche de 5 minutes.

La situation de Bulle avec un éloignement de l'axe ferroviaire principale limite fortement le rayon d'influence des transports publics.



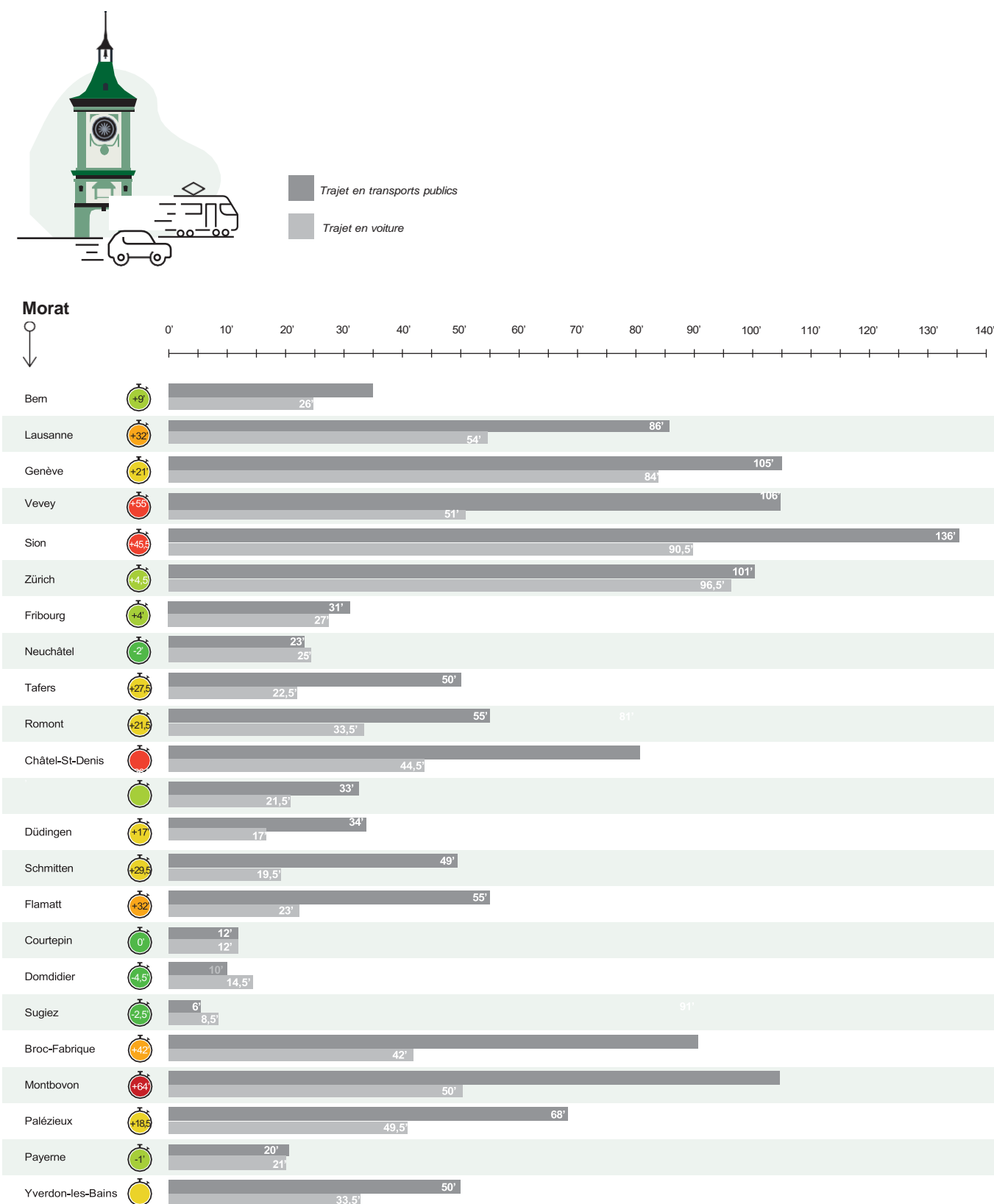


3.2.3 Comparaison temps de parcours ferroviaires et routiers

L'analyse des temps de parcours s'est faite autour de trois nœuds principaux, celui de Fribourg/ Freiburg, celui de Murten/Morat et celui de Bulle. Dans une première approche, les temps de parcours entre les principales destinations nationales, cantonales et régionales ont été calculés en transports publics et en voiture. Cela permet de mettre en évidence l'attractivité des transports publics face aux transports individuels motorisés.

Le territoire fribourgeois est traversé du Nord au Sud par deux autoroutes quasiment parallèles. Ces infrastructures performantes relient de manière rapide les principaux centres cantonaux aux destinations nationales. Ainsi, l'autoroute A1 relie Kerzers, Morat et Estavayer-le-Lac à Yverdon-les-Bains et l'Arc lémanique au Sud et Berne, Bâle et Zürich au Nord. De même, l'autoroute A12 permet à Châtel-St-Denis, Bulle, Fribourg et Düdingen d'être connectées à l'Arc lémanique et au Valais, ainsi qu'à Berne et la Suisse alémanique de manière fiable et rapide.

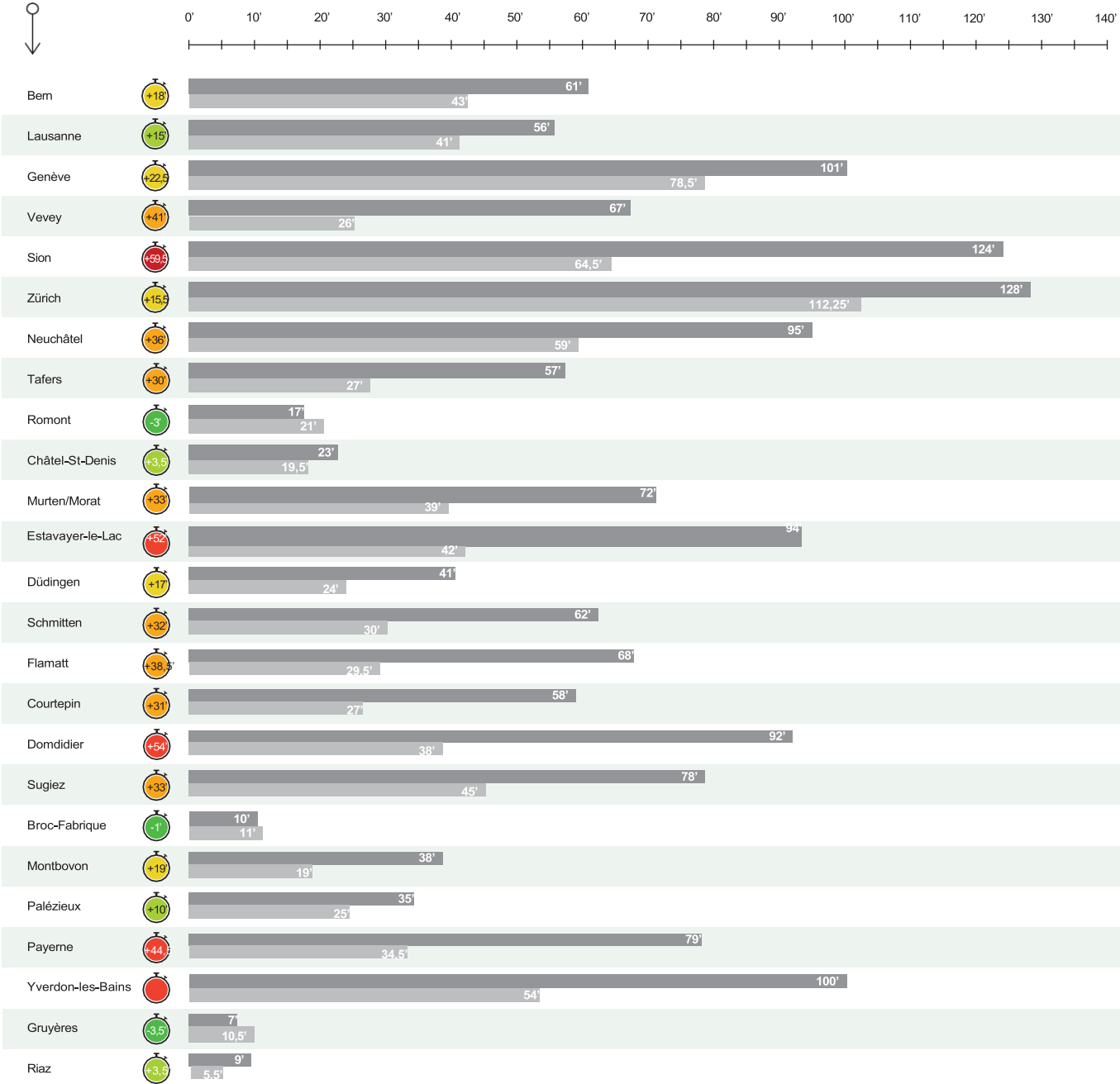
Le tracé de la ligne ferroviaire principale Lausanne–Fribourg–Berne dont la construction remonte à plus de 160 ans n'a pas évolué au fil des années. La vitesse commerciale moyenne entre Lausanne et Berne est de 86 km/h, insuffisante pour concurrencer la voiture sur cet axe Est- Ouest. De plus, la connexion de Bulle au réseau national via Romont est également un élément pénalisant, alors que le tracé autoroutier est plus direct en direction de Fribourg et de l'Arc lémanique.





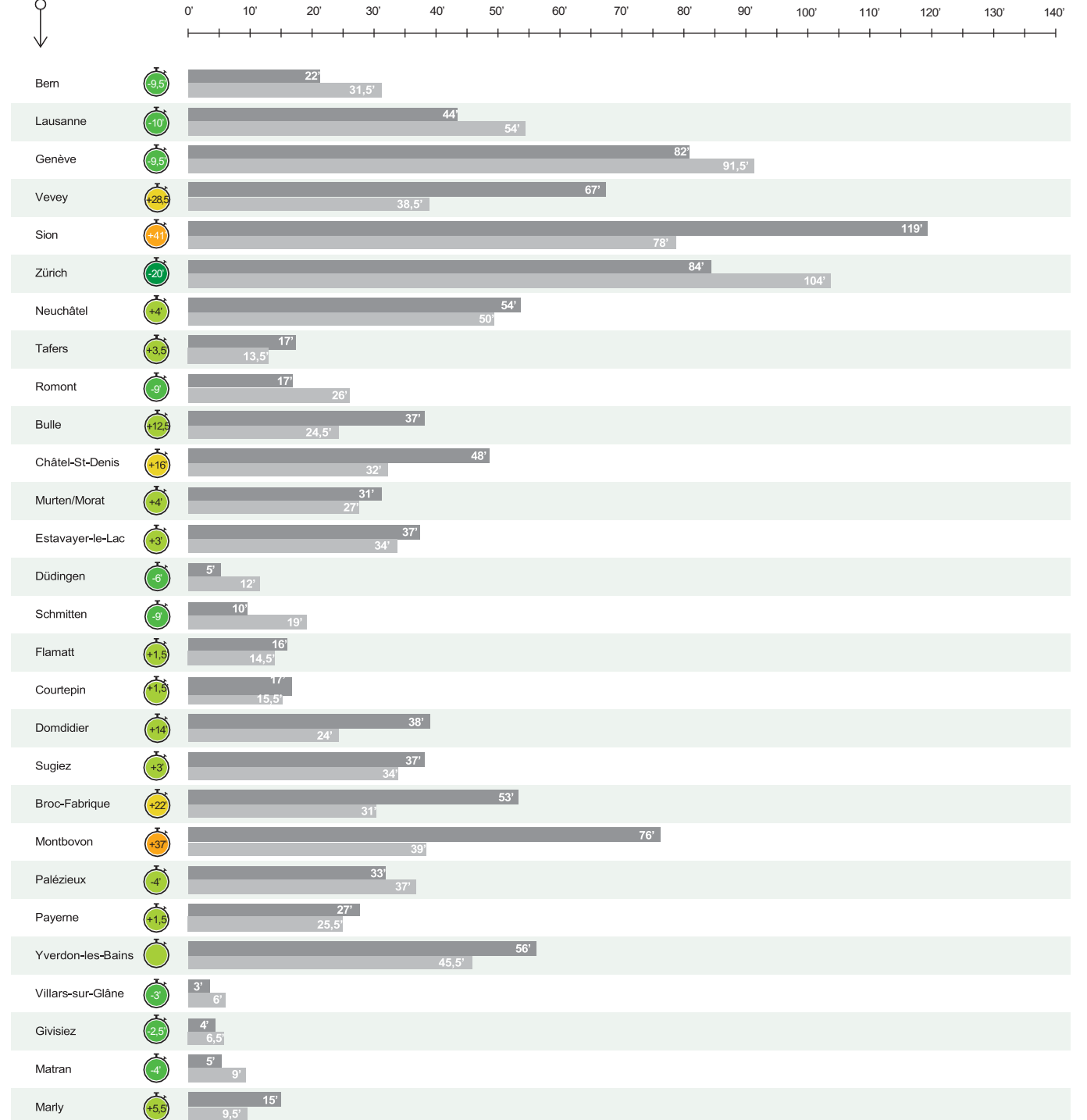
Trajet en transports publics
Trajet en voiture

Bulle

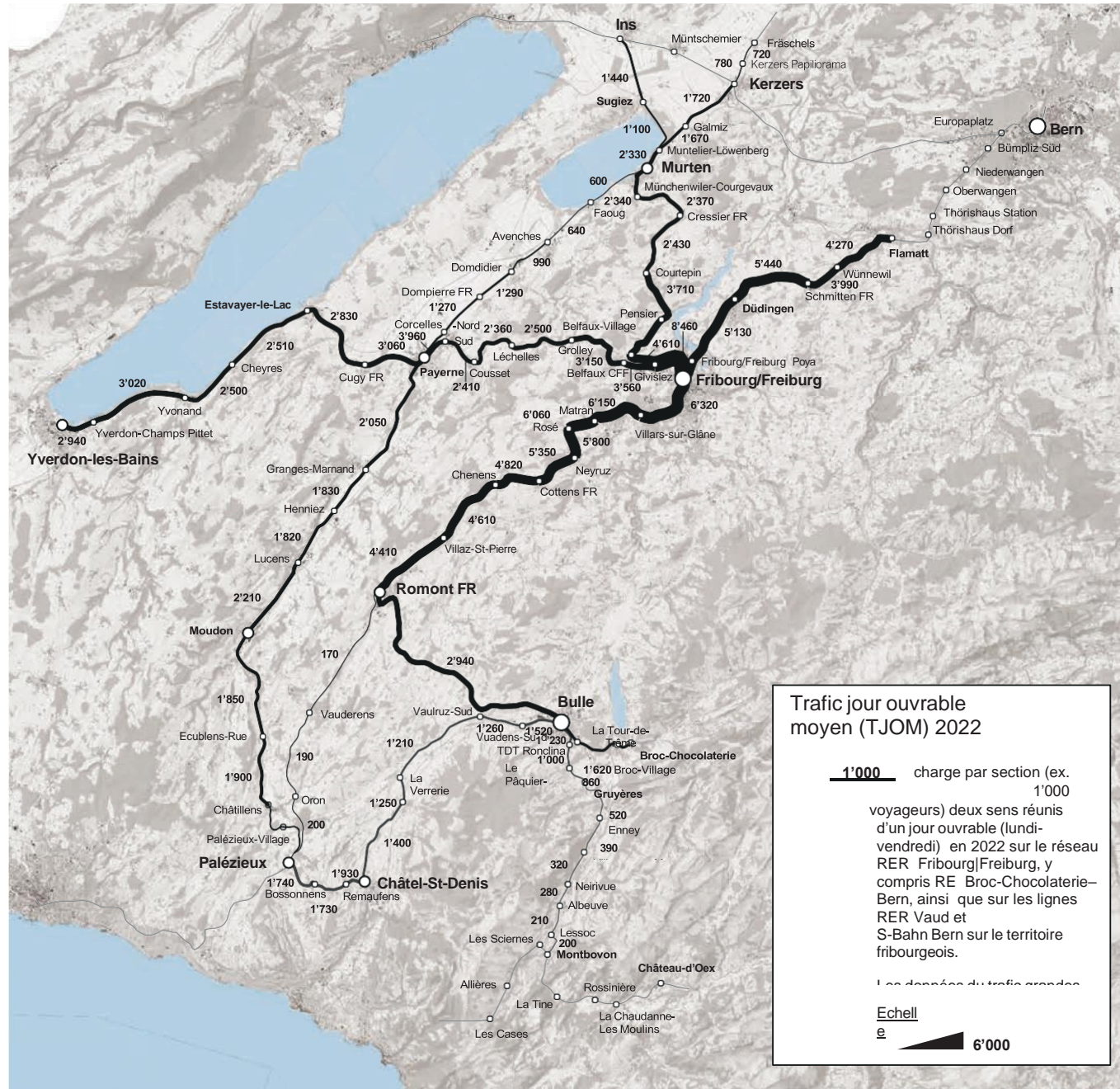


Trajet en transports publics
Trajet en voiture

Fribourg



3.2.4 Demande



Le trafic jour ouvrable moyen (TJOM) sur le réseau régional permet de mettre en évidence les charges de chacune des branches autour des noeuds principaux de Fribourg/Freiburg, Murten/ Morat, Payerne et Bulle. La section la plus chargée est celle entre Fribourg/Freiburg et Givisiez avec plus de 8'460 voyageurs par jour ouvrable. A contrario, la section la moins chargée se situe entre Vauderens et Romont avec 170 voyageurs par jour ouvrable. Sur cette section, l'offre en 2022 était de seulement 6 paires de trains par jour.

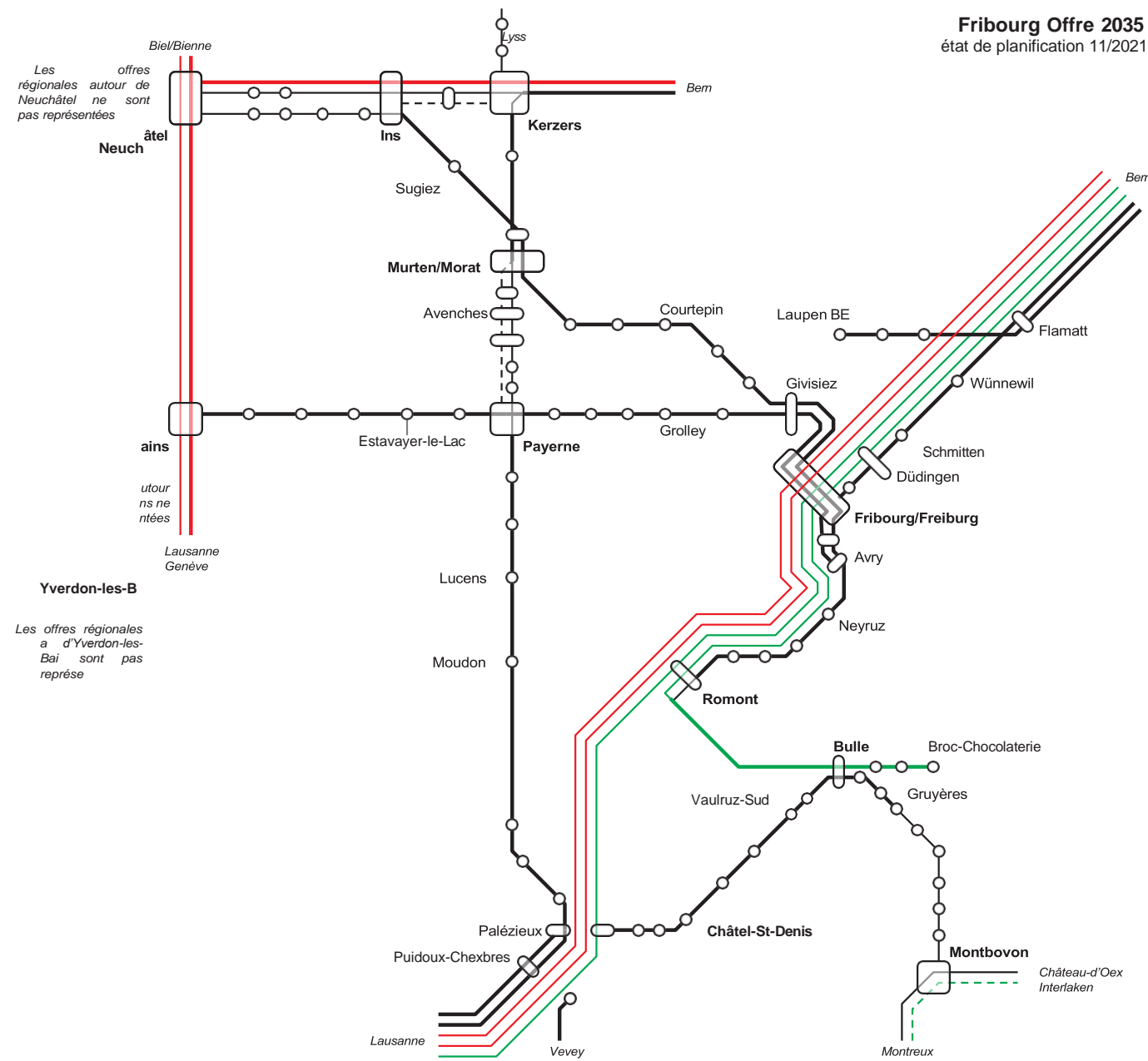


4. Offre de référence 2035

4.1 Offre de référence 2035

Le projet d'offre 2035 (état novembre 2021) représente l'offre de référence validée pour cet horizon par l'OFT avec les mesures d'infrastructure retenues dans les programmes d'aménagement 2025 et 2035. Il convient de rappeler que la structure d'offre entre Lausanne et Bern n'a jamais été validée par le canton de Fribourg.

En juillet 2022, les CFF ont renoncé à la technologie de compensation de roulis (WAKO) pour les trains Duplex grandes lignes qui aurait permis d'augmenter la vitesse dans les courbes. L'objectif voté en 2013 d'un temps de parcours de 61 minutes entre Lausanne et Bern ne peut plus être atteint. L'OFT a lancé en 2023 une consolidation du projet d'offre 2035, avec l'abandon du WAKO et les nouvelles bases de planification des CFF. Les temps de parcours allongés avec l'horaire 2025 (+2 minutes entre Lausanne et Bern) sont maintenus dans ce nouveau projet d'offre.



4.2 Nouveaux aménagements décidés et financés

Les étapes d'aménagement 2025 et 2035 de l'infrastructure ferroviaire décidées par les Chambres fédérales comprennent les infrastructures suivantes dans le canton de Fribourg :

- nouvelle halte d'Agy avec point de croisement (ligne Fribourg/Freiburg–Givisiez);
- augmentation de la capacité de la tête Ouest de Romont;
- 2^e passage inférieur Ouest à Fribourg/Freiburg;
- aiguillages supplémentaires (nouvelle diagonale) à Givisiez;
- centre logistique de la Broye à Estavayer-le-Lac;
- nouveau tracé Romont–Vuisternens.

Ces mesures sont financées par la Confédération au travers des crédits d'engagement libérés en parallèle à l'approbation des étapes d'aménagement. Elles sont en cours d'études ou de réalisation.

La question des mesures nécessaires pour la substitution WAKO est en cours d'analyse pour une prise en considération d'un premier tronçon entre Romont et Fribourg/Freiburg dans le message sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2026. Le Parlement fédéral a décidé en 2019 d'allouer des montants supplémentaires importants pour l'étude de tracés nouveaux notamment entre Berne et Lausanne pour diminuer les temps de parcours sur ce tronçon dans la perspective d'un horaire plus stable en Suisse occidentale et d'un plus grand attrait comparatif du rail.

5. Analyse

5.1 Part modale et intensité des flux

Un outil statistique a été mis en place par le Service de la mobilité pour mettre en évidence, sur la base des statistiques fédérales disponibles, les principaux flux pendulaires et leur part modale entre les communes et districts fribourgeois, ainsi qu'en direction des principales zones économiques limitrophes au canton de Fribourg.

Les liaisons entre la ville de Fribourg et Berne ainsi qu'entre la ville de Fribourg et l'Arc lémanique présentent des flux importants et avec une forte part modale en faveur du rail de 75%, respectivement 69%. Les liaisons avec les centres régionaux fribourgeois depuis Fribourg ont des valeurs plus faibles (part modale transports publics inférieurs à 30%).

Les districts de la Broye, du Lac, de la Gruyère et de la Veveyse présentent des parts modales transports publics inférieures à 25% sur les principaux flux de mobilité des pendulaires (internes et externes au district).

Le rayon de compétitivité des transports publics au départ de Bulle et de Châtel-St-Denis est restreint et soumis à la forte concurrence de la voiture, notamment en lien avec l'autoroute A12. De manière générale, l'ensemble des pôles cantonaux, hormis Romont, se situent à proximité d'une autoroute (A1 ou A12).

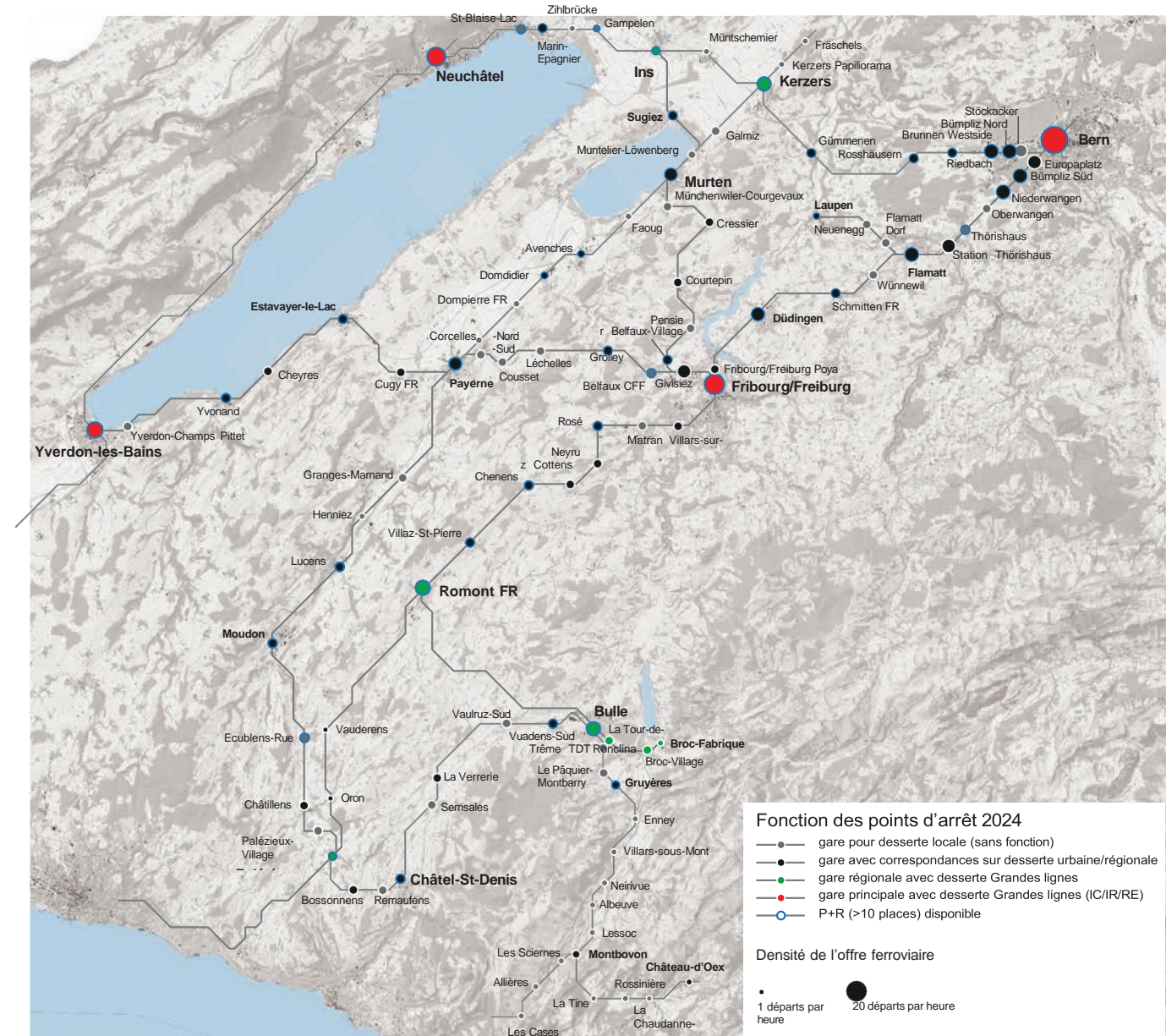
A l'exception de Romont, Fribourg/Freiburg et Düdingen, la compétitivité des transports publics diminue avec le fait d'être à l'écart d'un axe ferroviaire principal, nécessitant généralement un changement, soit un temps de parcours supplémentaire pour rejoindre les principales villes suisses.

Les observations faites au chapitre 2.3 concernant l'orientation des flux entre les différents pôles économiques que sont l'Arc lémanique, les agglomérations de Bulle et de Fribourg ainsi que l'agglomération bernoise sont confirmées.

5.2 Structure et mission des gares

Tous les points d'arrêt ont été classés en fonction de leur desserte territoriale et leur mission dans le système des transports publics. Ce classement comporte :

- des points d'arrêt avec uniquement une desserte territoriale sans offrir de connexion avec un autre système de transports publics ;
- des points d'arrêt avec une offre multimodale grâce à la présence d'un parking-relais ;
- des points d'arrêt avec des correspondances avec un système de transport ferroviaire supérieur (trafic grandes lignes) ;
- des points d'arrêt avec des correspondances sur des réseaux régionaux ferroviaires ou de bus.



5.3 Accessibilité des sites touristiques

Le canton de Fribourg compte plusieurs sites touristiques d'importance nationale, voire internationale. Une majorité de ces sites est aujourd'hui accessible directement par train ou par transports publics.

La première attraction du canton et 6ème au niveau suisse avec 437'640 visiteurs en 2023, à savoir la Maison Cailler à Broc, est directement connectée à Bern via les trains RegioExpress Broc-Chocolaterie–Bern. Le site du Papiliorama dispose également depuis 2005 de sa propre gare Kerzers, Papiliorama.

Les centres historiques de Fribourg, de Bulle, de Gruyères, de Murten/Morat, de Romont ou encore d'Estavayer-le-Lac sont bien situés par rapport aux gares de ces localités. Les zones de loisirs et de randonnées, à l'instar du Moléson, du Lac Noir ou des Paccots disposent d'une offre de transports publics routiers en connexion avec une gare.

6. Diagnostic

L'attache du canton de Fribourg au réseau Grandes lignes repose essentiellement sur la ligne Lausanne–Berne empruntée par les trains InterCity IC1 et Interregio IR15 qui proposent des politiques d'arrêt différentes et des conditions d'accroche dans le nœud de Lausanne différentes, notamment à l'introduction de l'Horaire 2025. Il s'agit de l'une des dernières lignes du réseau principal qui n'est pas parcourue à la cadence demi-heure par des produits identiques.

La desserte territoriale du canton de Fribourg par le rail est bonne. Une brève analyse des communes desservies montre qu'environ 60% de la population fribourgeoise vit dans une commune desservie par au moins un point d'arrêt ferroviaire.

La part modale des transports publics est élevée sur les liaisons entre Fribourg et Bern, ainsi qu'entre Fribourg et l'Arc lémanique avec 75% et 69% en faveur des transports publics. La congestion et la performance des transports publics urbains dans les centres urbains de Bern, Lausanne et Genève, ainsi qu'à Fribourg conditionne ces bons chiffres.

En revanche, les liaisons entre Fribourg et les autres centres régionaux fribourgeois ont une part modale en faveur des transports publics inférieure à 30%. Les districts de la Broye, du Lac, de la Singine, de la Gruyère et de la Veveyse présentent des parts modales inférieures à 25% sur les principaux flux de mobilité des pendulaires (internes et externes au district).

Le rayon de compétitivité des transports publics au départ de Bulle est restreint et soumis à la forte concurrence de la voiture (autoroute). Les transports publics dans les districts de la Gruyère et de la Veveyse sont également soumis à une forte concurrence de la route.

Les districts de la Broye et du Lac sont orientés sur de multiples pôles. La route offre des liaisons plus directes et rapides que le système ferroviaire en croix autour de Payerne.

L'outil statistique développé a permis de représenter l'ensemble des flux pendulaires entre les communes et les districts régionaux sur la base des données de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Les flux et la part modale sont représentés afin de pouvoir identifier sur quelle relation travailler (volume et part de marché à renforcer).



7. Objectifs d'offre

Le principal objectif d'offre est la mise en place d'un système de transports publics attractif permettant le transfert modal souhaité par le Gouvernement fribourgeois, augmentant la qualité de vie et la compétitivité économique du canton et restant financièrement maîtrisable pour les collectivités publiques. Il se décline en plusieurs objectifs plus précis, à savoir :

- une meilleure intégration du canton de Fribourg dans le réseau ferroviaire national, avec des diminutions de temps de parcours et des liaisons directes entre Fribourg, Bulle, Berne et l'Arc lémanique ;
- une systématisation des offres avec des cadences 30 minutes intégrales généralisées sur l'ensemble des lignes ferroviaires fribourgeoises et des liaisons directes entre les centres cantonaux ;
- une augmentation des capacités par étape en lien avec l'évolution de la demande, des infrastructures et du matériel roulant ;
- une cohérence entre l'aménagement du territoire et le développement des offres en transports publics, aussi en lien avec celui des cantons limitrophes de Vaud, Neuchâtel et Berne ;
- une amélioration de la robustesse et de la stabilité de l'offre ;
- une concentration des volumes marchandises pour une meilleure efficacité dans la production fret.

Ces objectifs sont cohérents avec le Plan directeur cantonal 2019^[5] et la Perspective Rail 2050^[12] de la Confédération.

Principes de développement de l'offre

Coordination aménagement du territoire et offre de transports publics

La transition énergétique nécessite un report important en faveur des transports publics. Pour des questions de volumes et d'efficacité économique, il est primordial que l'aménagement du territoire structure et regroupe les flux de mobilité. La densification des centres urbains et le développement des nouveaux pôles d'activités doivent se faire en coordination avec le développement de l'offre de transports.

Mobilité multimodale facilitée sur l'ensemble du canton

Il faut trouver l'équilibre optimal entre le financement et la mise en œuvre d'une offre attractive et la couverture territoriale. Il n'est pas possible de développer les transports publics comme alternative à d'autres modes de transports, notamment la voiture ou les mobilités douces. Il ne s'agit pas d'opposer ces différentes mobilités, mais d'offrir les conditions-cadres adéquates d'interfaces comme des parc-relais ou des vélo-stations.

Avec la création de plateformes multimodales, la connexion des différents modes de transports est améliorée, optimisant pour chaque partie du déplacement l'utilisation du véhicule le plus approprié.

Dans le même esprit, les réseaux régionaux de bus s'articulent autour des principaux nœuds ferroviaires.

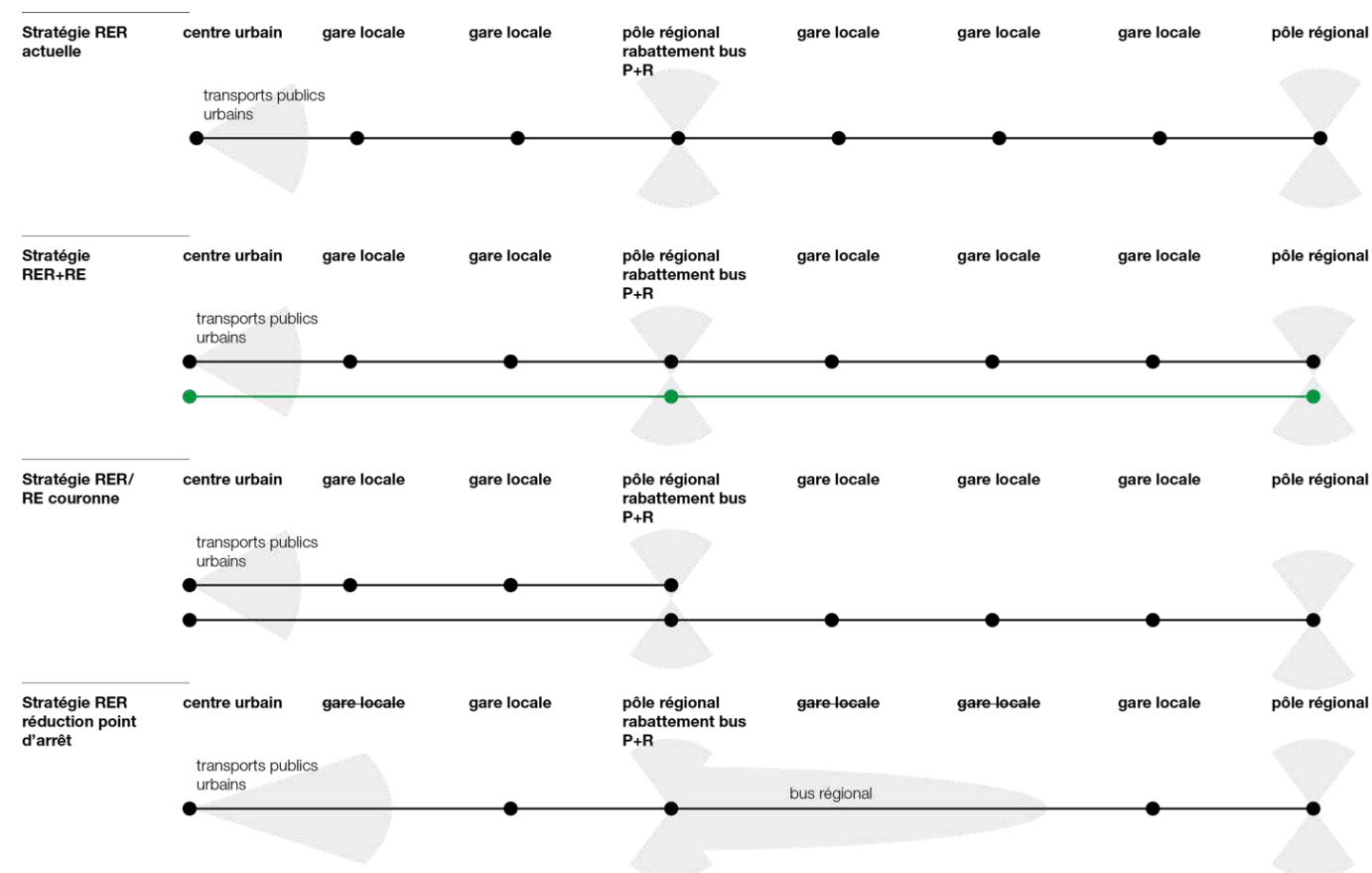
Utilisation des transports publics simplifiée

La cadence de circulation est l'un des forces du système de transports publics suisse. Elle amène une meilleure lisibilité de l'offre pour le client, un système stable pour les correspondances et la chaîne de transport et une production simplifiée avec la répétition des opérations. Les structures tarifaires et la vente des titres de transport doivent répondre aux objectifs des commanditaires et aux attentes des utilisatrices et utilisateurs des transports publics.

Stratégie de desserte

Plusieurs stratégies de desserte sont possibles avec différents impacts sur l'aménagement de l'infrastructure et sur l'offre globale pour les utilisatrices et utilisateurs des transports publics. En fonction des différentes lignes du réseau fribourgeois, des approches différentes ont été utilisées.

La réflexion porte sur plusieurs aspects, tels que le temps de parcours pour un client voulant relier les deux extrémités d'une ligne avec plusieurs arrêts intermédiaires, la capacité des trains à l'approche des centres urbains importants, la combinaison des offres de transports publics urbains ou d'agglomération et le rabattement des lignes de bus ou encore la création d'interfaces intermodales.



Stratégie de desserte

8. Concept d'offre par corridor

8.1 Amélioration de l'intégration nationale du canton de Fribourg

L'offre grandes lignes est définie par l'OFT à partir de critères établis dans le Projet de territoire Suisse et la Perspective Rail 2050^[12]. L'OFT met au concours les différentes lignes tous les 10 ans. Le trafic grandes lignes doit être rentable et autofinancé. La stratégie d'utilisation du réseau 2035 prévoit la circulation à la demi-heure des trains InterCity 1 (IC1) sans arrêt à Romont, ni Palézieux. L'introduction d'une relation RegioExpress permet de maintenir la desserte de Romont et de Palézieux en direction de Lausanne.

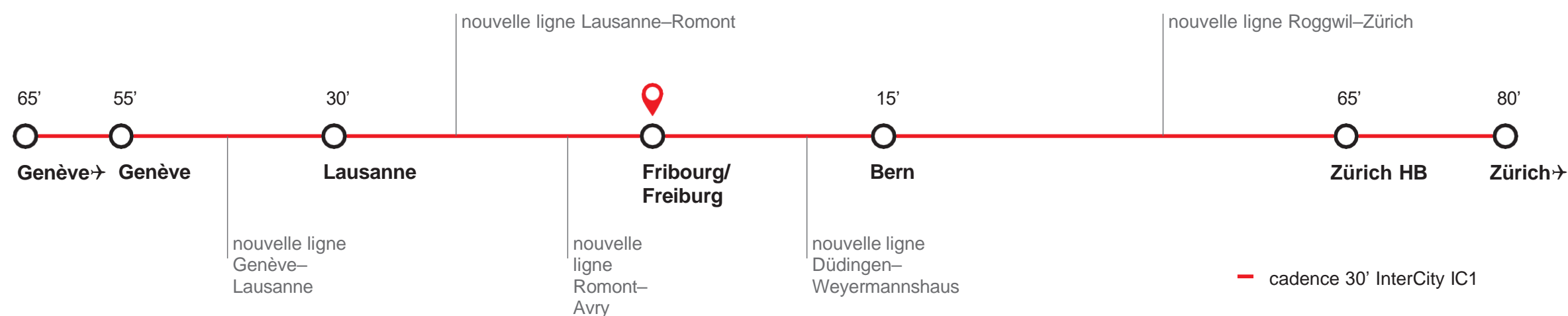
La hiérarchisation et la structuration de l'offre régionale se font à partir du positionnement de l'offre grandes lignes. L'offre principale est celle de l'IC1 qui relie Genève-Aéroport à St-Gall via Lausanne, Fribourg, Berne, Zürich, Zürich-Aéroport et Winterthur.

Le Plan directeur cantonal 2019^[5] mentionne l'objectif d'améliorer l'intégration du canton de Fribourg au réseau ferroviaire national, notamment en réduisant les temps de parcours en direction de l'Arc lémanique et de Berne selon les objectifs du programme Rail 2000 accepté par le peuple suisse en 1987. L'amélioration de l'offre entre Fribourg et Neuchâtel, tout comme l'amélioration des dessertes RegioExpress de Palézieux, Romont, Düdingen, Bulle et Morat figurent également dans la fiche T201^[8].

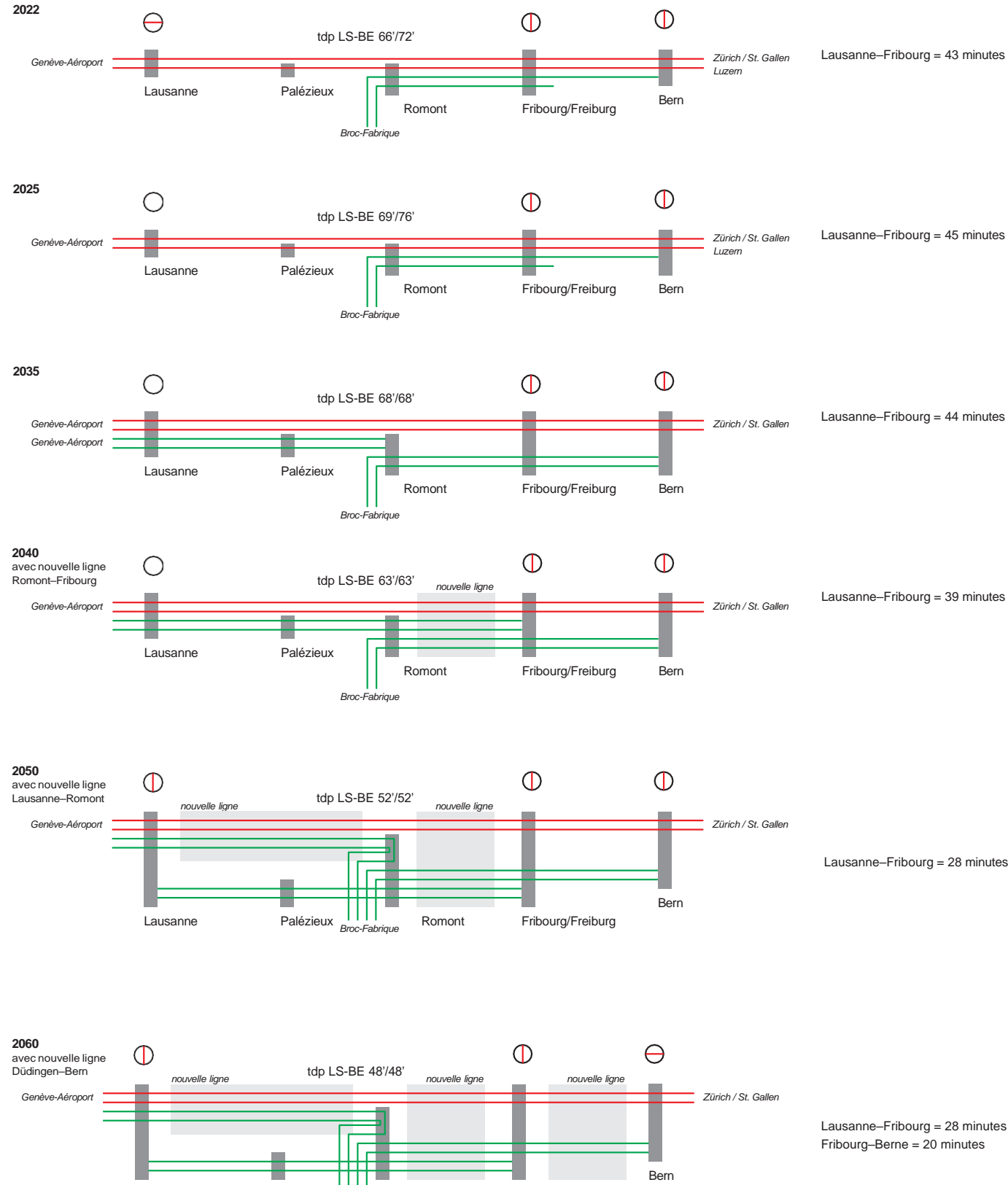
La réduction du temps de parcours entre Fribourg et les principales villes du Plateau, telles que Genève, Lausanne, Berne ou encore Zürich améliore à la fois l'attractivité des transports publics, mais également du canton de Fribourg dans son ensemble, que ça soit d'un point de vue de qualité de vie, d'attractivité économique ou de renforcement concurrentiel en tant que destination touristique.

Objectifs d'offre

- Mise à la cadence 30 minutes du produit IC1 entre Fribourg et Lausanne, respectivement entre Fribourg et Berne, connexions systématiques avec les aéroports de Genève et de Zürich.
- Développement d'une offre RegioExpress entre Genève, l'Arc lémanique, Lausanne et Fribourg/Freiburg attractive et rapide pour la desserte des centres régionaux de Romont et Palézieux en remplacement de l'IR15.
- Diminution des temps de parcours entre Lausanne, Fribourg/Freiburg et Berne profitable aussi à la liaison Bulle–Fribourg/Freiburg, ainsi que Bulle–Lausanne avec la réalisation d'une nouvelle ligne entre Romont et Fribourg/Freiburg [mesure d'infrastructure A.1], d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Romont [mesure d'infrastructure A.2] et d'une nouvelle ligne entre Düdingen et Bern [mesure d'infrastructure A.3].
- Positionnement de Fribourg/Freiburg à trente minutes de Lausanne et à une heure de Genève [mesure d'infrastructure A.1 et A.2, ainsi que la nouvelle ligne Lausanne–Genève].
- Positionnement de Fribourg/Freiburg à quinze minutes de Bern [mesure d'infrastructure A.3].

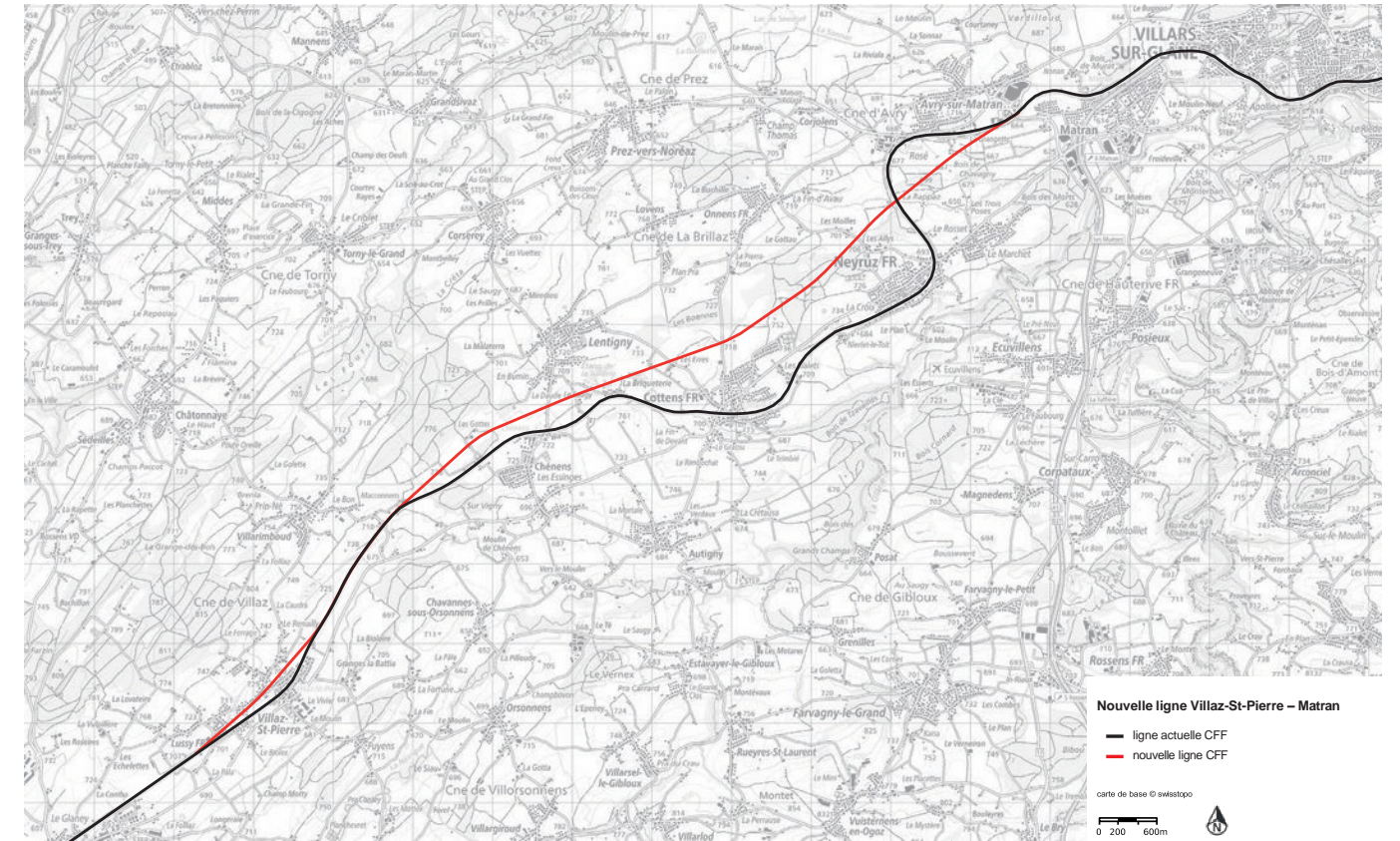


Ligne Lausanne–Berne
Temps de parcours et structure des nœuds

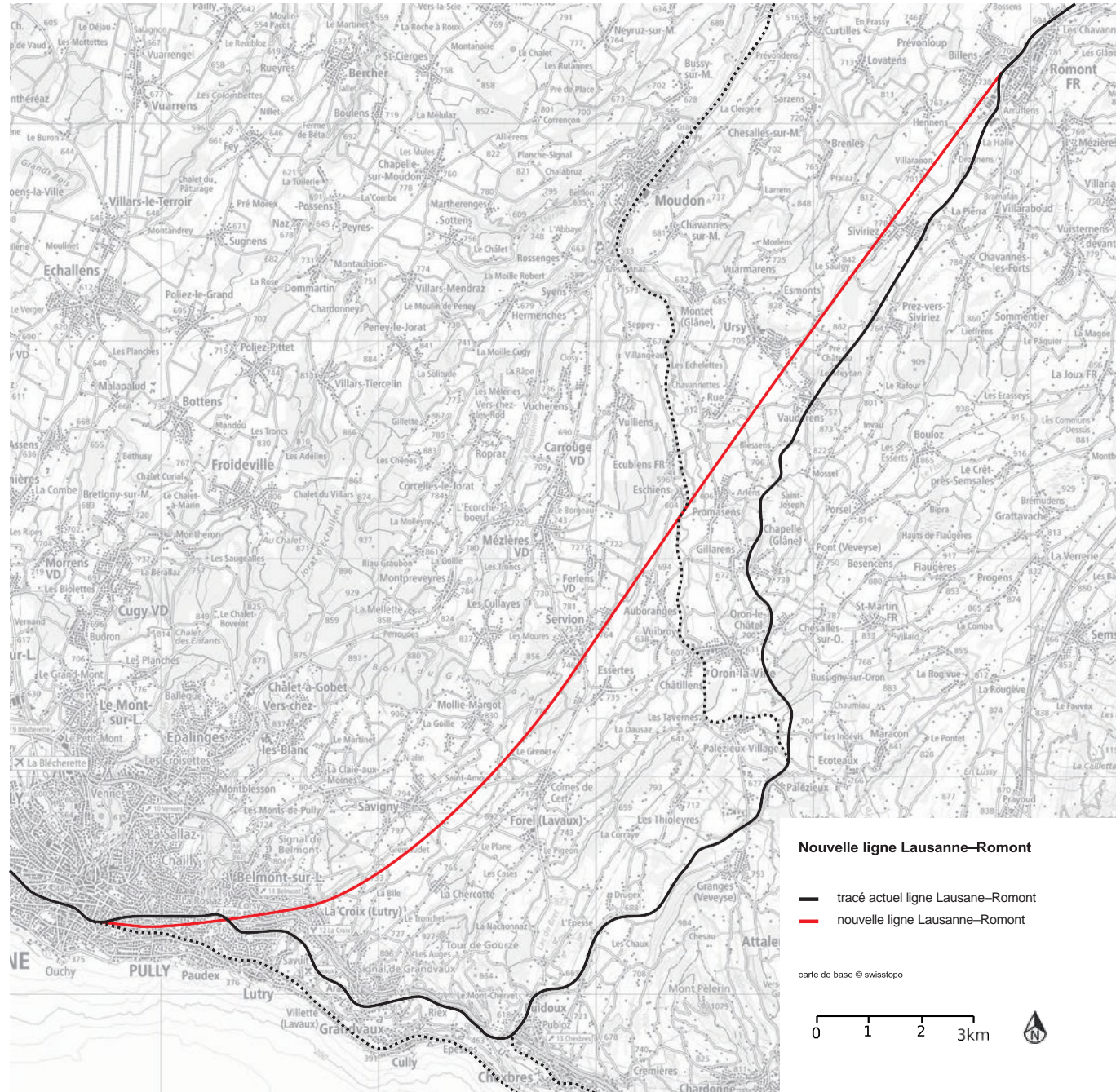


Mesures d'infrastructure structurantes

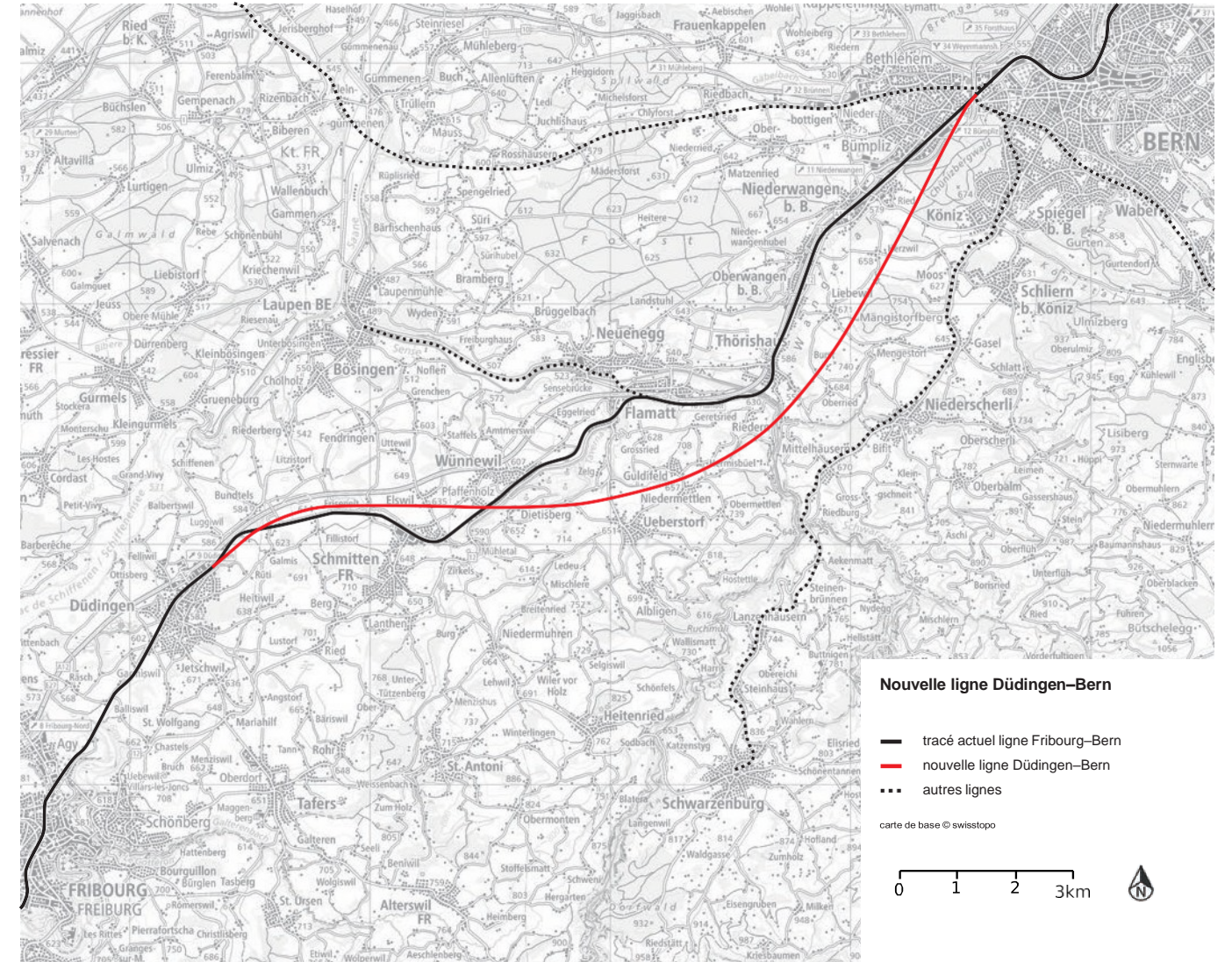
A.1 Nouvelle ligne Romont–Fribourg



A.2 Nouvelle ligne Lausanne–Romont



A.3 Nouvelle ligne Düdingen–Bern

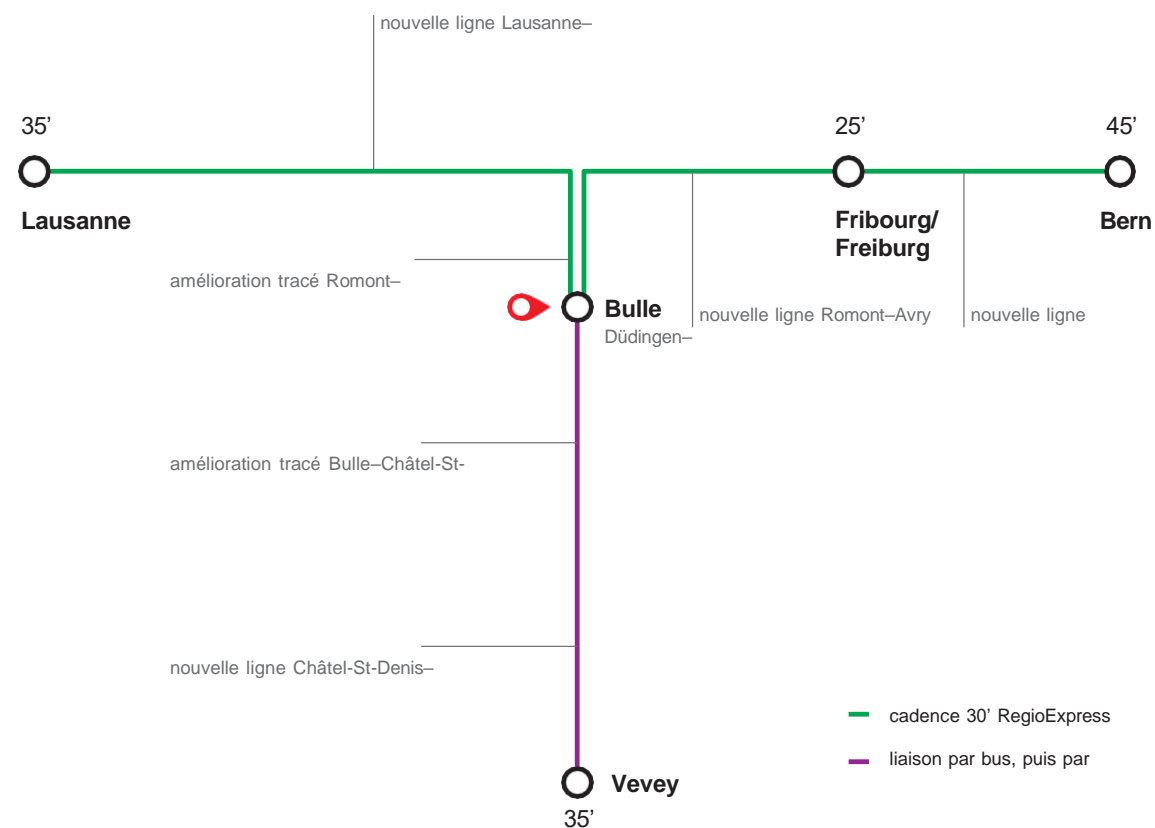


8.2 Connexion de Bulle au réseau grandes lignes

Bulle connaît une importante croissance, tant démographique qu'économique. Les enjeux sont multiples. Il faut à la fois relier Bulle avec les principaux centres économiques du Plateau et de l'Arc lémanique, mais également avec les hautes-écoles.

Objectifs d'offre

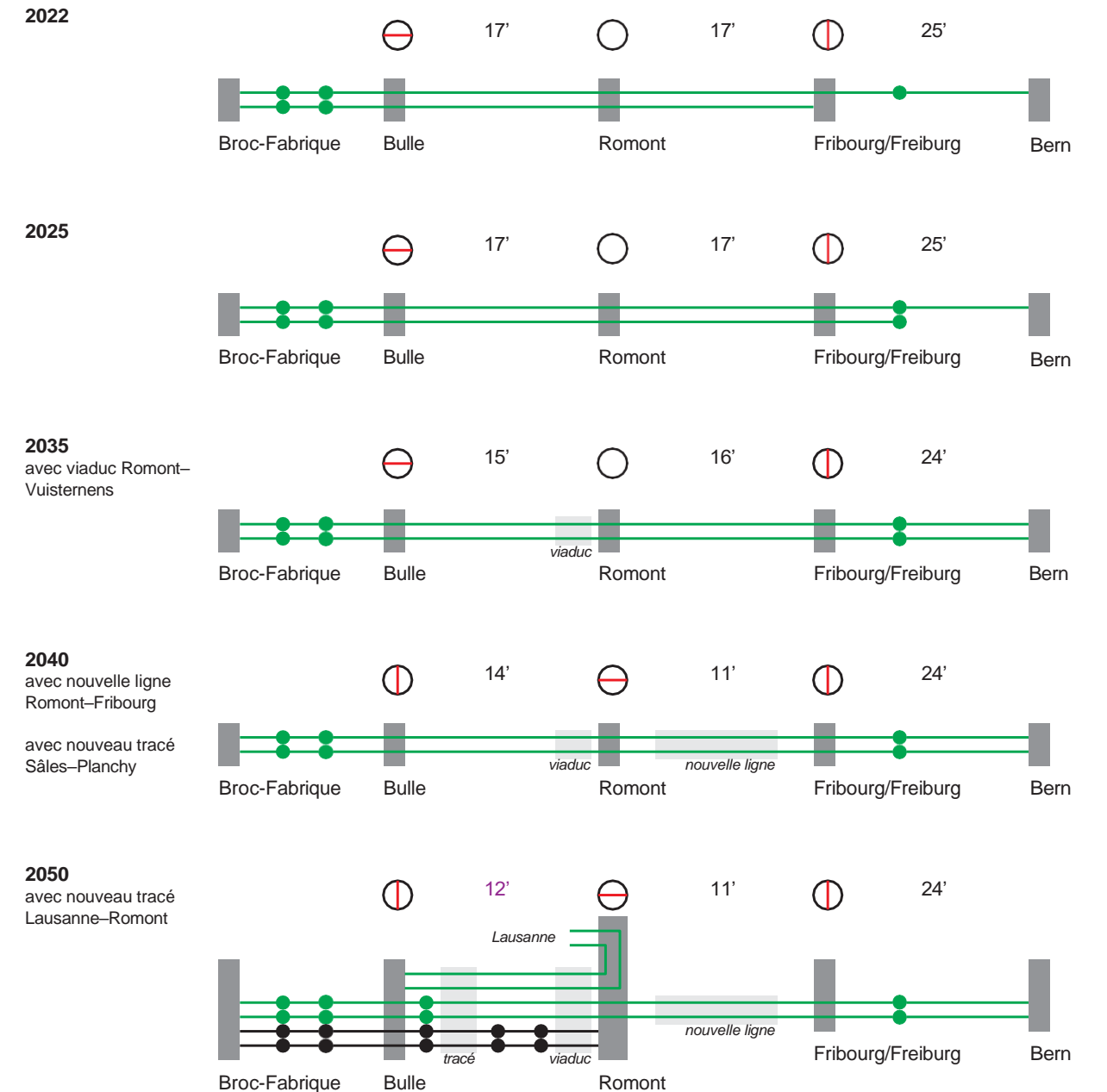
- Diminution des temps de parcours des RegioExpress pour Fribourg/Freiburg avec un temps de trajet de moins de 30 minutes et de 45 minutes pour Berne [mesures d'infrastructure A.1, A.3, B.1 et B.2].
- Développement d'une offre RegioExpress à la demi-heure entre l'Arc lémanique et Bulle, directe, attractive et rapide via Romont. Le temps de parcours pour Lausanne doit être concurrentiel à la voiture de l'ordre de 35 minutes [mesures d'infrastructure A.2, B.1 et B.2].
- Relations directes et rapides avec le Sud fribourgeois et l'Est vaudois.



Les enjeux sur le corridor Bulle-Fribourg/Freiburg sont multiples. Il s'agit d'augmenter le transfert modal de la voiture vers le rail avec une réduction des temps de parcours entre les centres de Bulle et de Fribourg/Freiburg, d'augmenter les capacités de transports ainsi que la desserte en transports publics des zones intermédiaires.

Le RegioExpress Broc-Chocolaterie-Bulle-Romont-Fribourg/Freiburg-Berne constitue la colonne vertébrale de cet axe avec une circulation à la demi-heure sur l'intégralité de la ligne à l'horizon 2035. La réalisation de nouvelles infrastructures entre Fribourg/Freiburg et Romont, ainsi qu'entre Romont et Bulle doivent diminuer le temps de parcours et augmenter les capacités de cette ligne.

Offre RE Broc-Chocolaterie-Berne



Sur le corridor Bulle-Lausanne, la réalisation d'une nouvelle ligne entre Romont et Lausanne donne l'opportunité d'avoir un temps de parcours compétitif avec la voiture pour rejoindre Lausanne en train et de disposer de capacité suffisante en ligne pour introduire des trains RegioExpress.

Les habitants de la Gruyère travaillant ou étudiant dans l'Arc lémanique disposent ainsi d'une nouvelle relation directe à la demi-heure. Dans le sens contraire, les entreprises et les milieux touristiques sont accessibles en transports publics depuis une zone étendue aux villes de Lausanne et de Genève, ainsi qu'à l'aéroport.

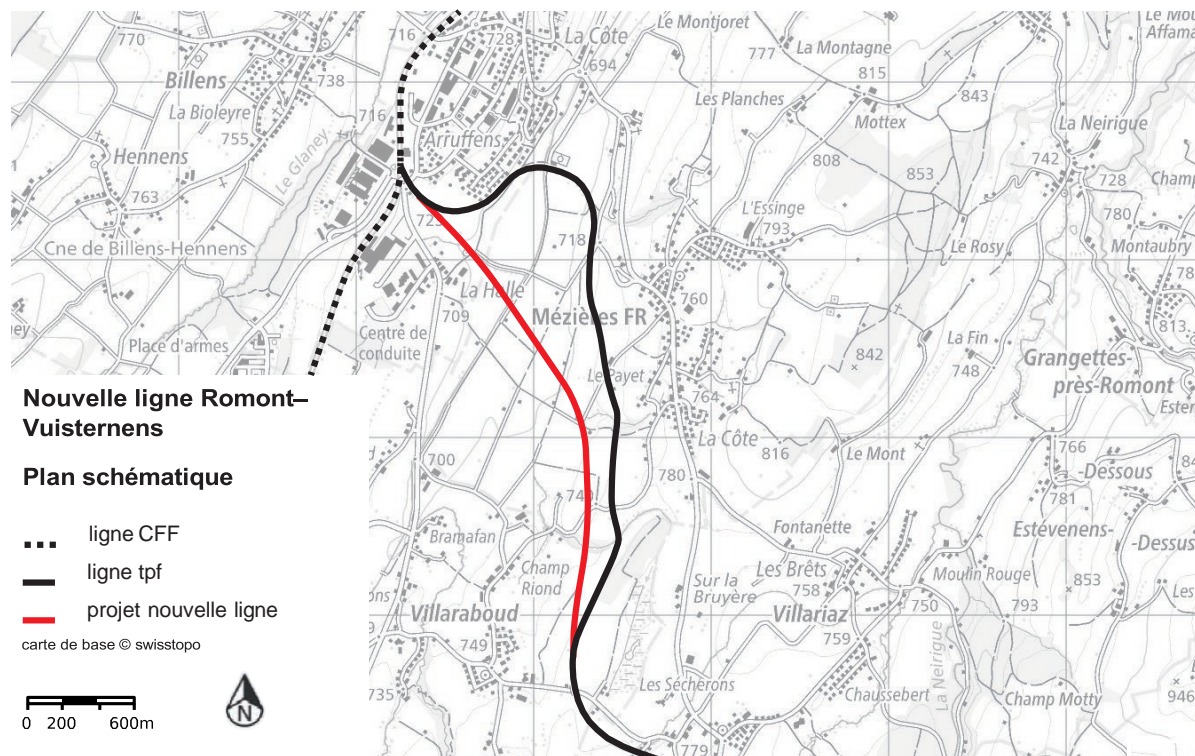
Aménagements infrastructurels structurants

Remarque liminaire

Le réseau régional fribourgeois est essentiellement constitué de ligne à simple voie. La capacité de ces lignes est limitée aux possibilités de croisement. Dans ce système fortement contraint, la robustesse et la stabilité de l'horaire sont faibles dégradant rapidement l'exploitation. Les mesures proposées doivent permettre d'augmenter les possibilités de croisement, idéalement avec de longs tronçons à double voie pour un croisement dynamique, et de réduire les temps de parcours sur les sections à simple voie pour augmenter les réserves d'exploitation aux croisements. Si de nouveaux itinéraires venaient à être réalisés, cela permettrait d'offrir une redondance en cas de perturbation ou de travaux.

B.1 Nouveau viaduc Romont–Vuisternens

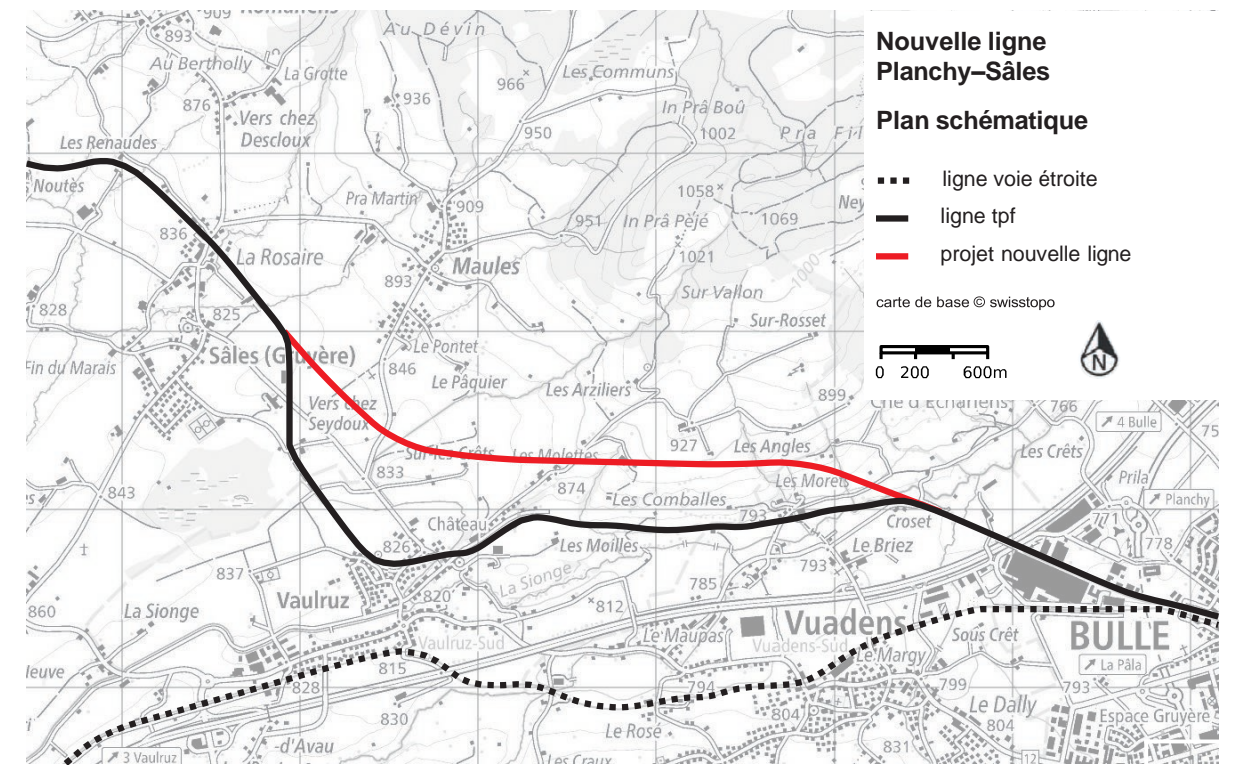
Ce nouveau viaduc est en cours d'étude. Il est financé au travers de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Il raccourcira la longueur du tronçon et sera franchissable à une vitesse de 160 km/h, réduisant ainsi de 2 minutes le temps de parcours entre Romont et Bulle.



B.2 Nouveau tracé Sâles–Planchy

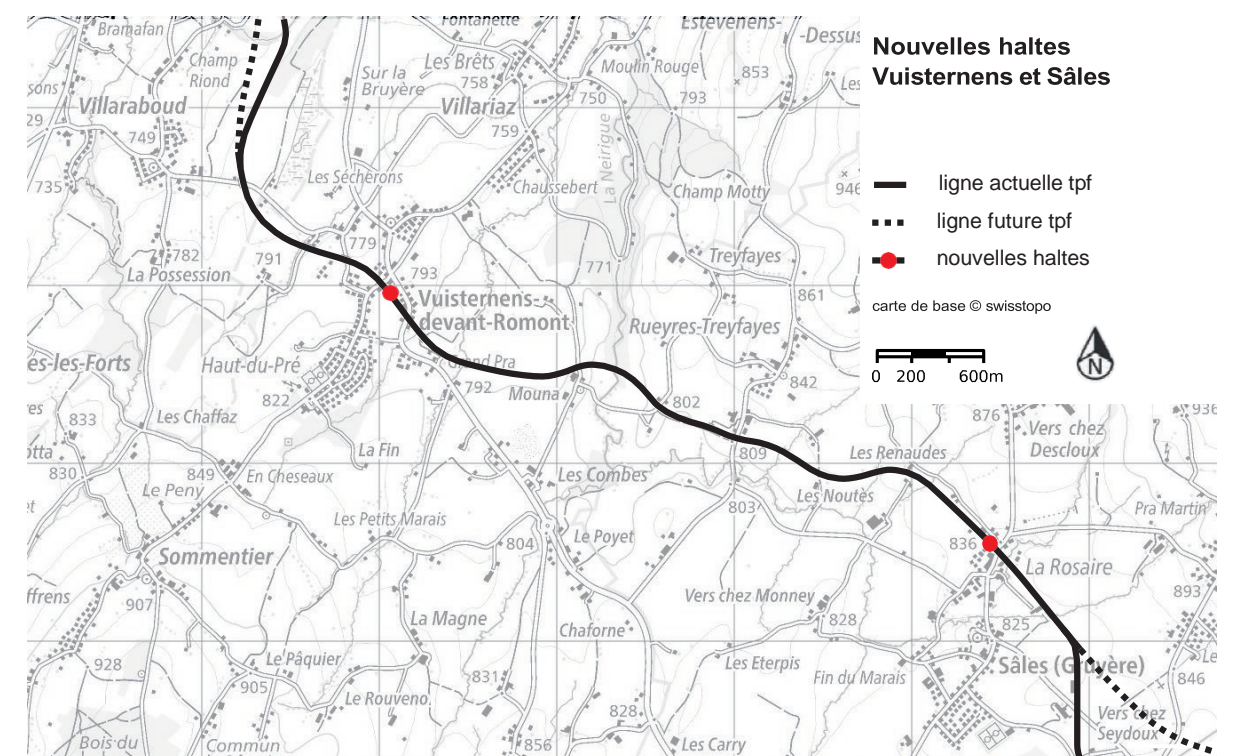
Le secteur Sâles–Planchy doit faire l'objet d'importants assainissements ces prochaines années. Le château de Vulruz et la topographie limite toute extension de capacité ou de modification de la géométrie pour augmenter la vitesse de ligne.

Il est proposé dans ce secteur de réaliser une double voie indépendante. Avec une réduction de kilomètres et une augmentation de vitesse, il est attendu là-aussi un gain de l'ordre de 2 minutes. Cette infrastructure permet également d'augmenter la section à double-voie de Sâles à Bulle offrant des possibilités de croisement dynamique et une meilleure robustesse au système.



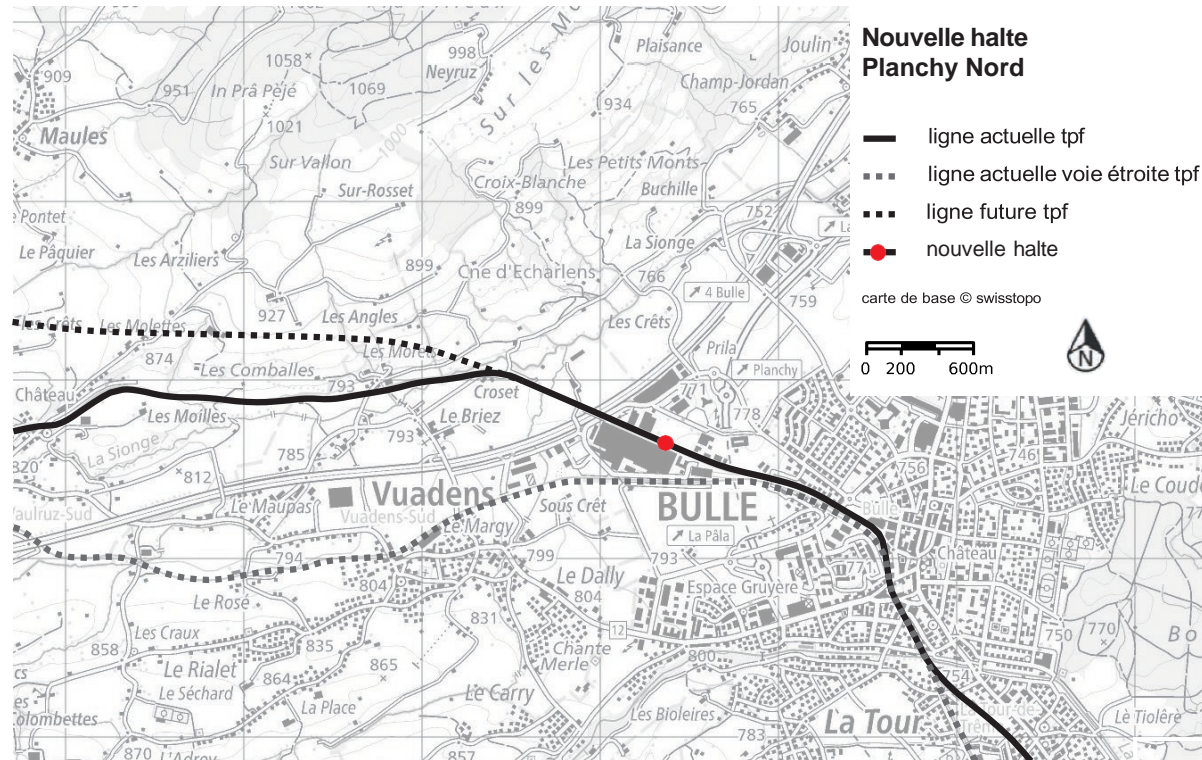
B.3 Réouverture des haltes de Vuisternens et de Sâles

La réouverture des haltes de Vuisternens et de Sâles s'inscrit dans l'objectif de la remise en place de l'offre régionale entre Bulle et Romont. Ces haltes ont été fermées avec l'introduction de l'offre RER Fribourg|Freiburg en 2011 et la mise en place des produits RE directs entre Bulle et Fribourg.



B.4 Nouvelle halte de Planchy-Nord

Avec la réouverture du trafic régional entre Bulle et Romont, la réalisation d'une nouvelle halte à Planchy-Nord, projet inscrit dans le programme d'agglomération, améliorera la desserte de ce pôle d'activité en plein développement. Des réflexions pour l'implantation d'un parc-relais à proximité de la jonction autoroutière, pourraient être menées dans le cadre des études détaillées.



8.3 Corridor Lausanne–Fribourg/Freiburg–Bern

Le doublement de la ligne du Plateau, initié avec la création d'une nouvelle ligne Lausanne–Bern, permet de développer l'offre du transport régional de voyageurs et de marchandises sur la ligne historique grâce aux capacités nouvellement libérées. Cette infrastructure offre également une redondance pour l'exploitation en cas de chantiers et de perturbations.

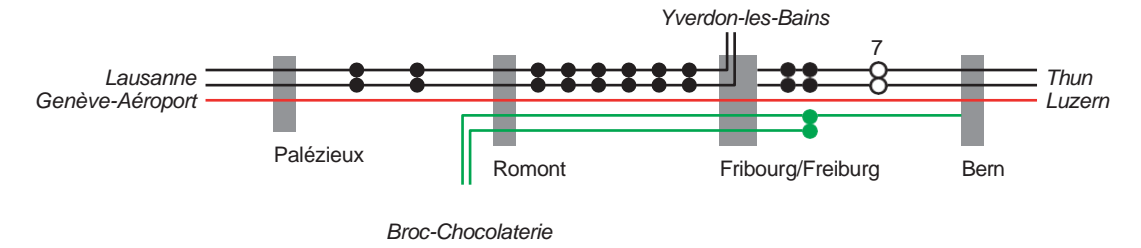
Objectifs d'offre

- Cadence à 30 minutes des produits régionaux entre Lausanne et Fribourg avec arrêt dans toutes les gares ;
- Introduction d'une offre directe RegioExpress à la demi-heure entre l'Arc lémanique, Palézieux, Romont, Fribourg/Freiburg, Murten/Morat et Neuchâtel offrant une relation directe entre les districts de la Veveyse, de la Glâne et du Lac ;
- Renforcement de l'offre d'agglomération de Fribourg avec l'introduction d'une cadence à 15 minutes entre Avry et Fribourg ;
- Diamétralisation de l'offre dans le nœud de Fribourg pour garantir des vitesses commerciales élevées dans le trafic RER et RegioExpress.
- Renforcement du nœud de Düdingen avec introduction de la cadence à 15 minutes du RER Fribourg–Schmitten et prolongement du 2ème RegioExpress jusqu'à Bern.

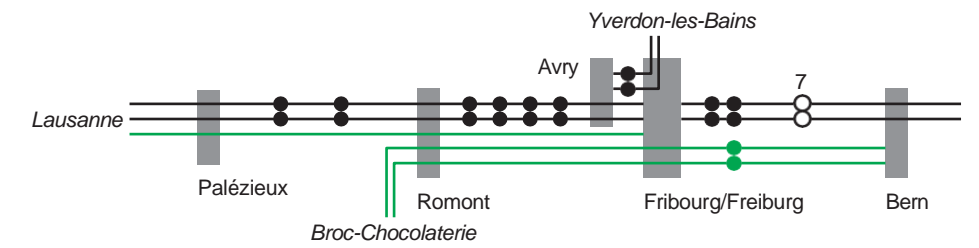
Offre régionale Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg–Bern

offres RER Vaud Payenne–Palézieux et Palézieux–Lausanne ; offres S-Bahn-Bern Laupen–Bern non représentées

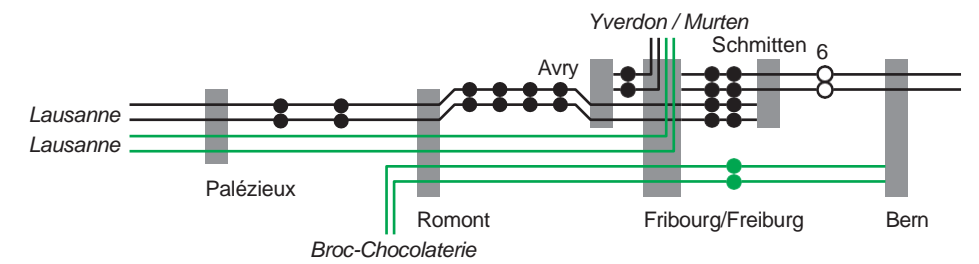
2025



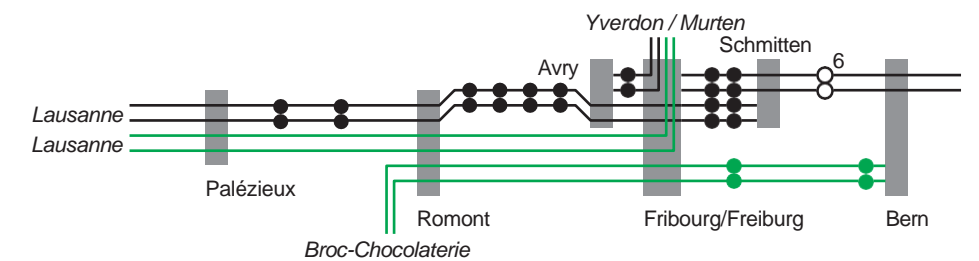
2035



2040
avec nouvelle ligne
Romont–Fribourg



2045



RER Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg

Sur ce tronçon, le développement de l'offre se fait en accord avec celui du RER Vaud. La cadence à 30 minutes offerte dès décembre 2024 sera maintenue. Un produit RegioExpress circulera également à la demi-heure entre Lausanne et Fribourg en remplacement de la desserte actuelle de Palézieux et Romont avec l'IR15. Il est envisagé de prolonger ce train au-delà de Fribourg en direction de Murten et de Neuchâtel. Une liaison directe et performante peut être offerte entre les chefs-lieux de la Glâne et du Lac.

RER Fribourg–Düdingen–Berne

Sur ce corridor, le développement de l'offre se fait en collaboration avec le canton de Berne, responsable de l'offre S-Bahn Bern. Au niveau du trafic Grandes lignes, le concept d'offre 2035 prévoit la circulation à la cadence de 30 minutes de deux IC1 Genève-Aéroport–Lausanne–Fribourg–Berne–Zürich entre Fribourg et Berne. Cette offre est complétée d'une cadence à la demi-heure de trains RegioExpress Broc-Chocolaterie–Berne marquant l'arrêt à Düdingen et à Bern, Europaplatz, ainsi que de deux S-Bahn-Bern entre Fribourg et Berne. La desserte de Flamatt doit être examinée de manière plus détaillée.

La cadence à 30 minutes du S-Bahn-Bern est complétée par une cadence du RER Fribourg | Freiburg Romont–Schmitten à 30 minutes, offrant une cadence à 15 minutes sur le secteur Fribourg–Düdingen–Schmitten. Cette offre répond au développement de l'agglomération de Fribourg dans sa partie septentrionale.

8.4 Corridor Broye/Seeland

RER Fribourg–Morat–Neuchâtel

Objectifs d'offre

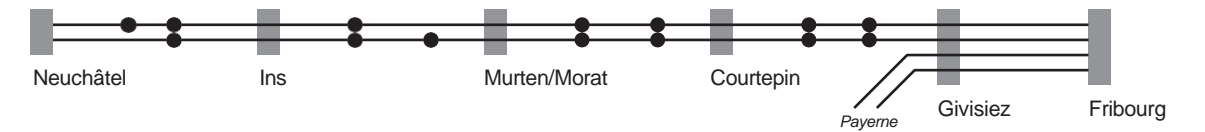
- Cadence à 30 minutes des produits régionaux entre Fribourg, Murten/Morat et Neuchâtel avec arrêt dans toutes les gares entre Fribourg et Ins ;
- Introduction d'un RegioExpress circulant à la cadence 30 minutes entre l'Arc lémanique, Palézieux, Romont, Fribourg/Freiburg, Murten/Morat et Neuchâtel offrant une relation directe entre les districts de la Veveyse, de la Glâne et du Lac ;
- Ces trains RegioExpress permettent de densifier l'offre à 15 minutes entre les principales villes ;
- Diamétralisation de l'offre dans le nœud de Fribourg pour garantir des vitesses commerciales élevées dans le trafic RER et RegioExpress.

La nouvelle relation RegioExpress permettra d'offrir plus de capacité et de réduire le temps de parcours afin de rendre les transports publics concurrentiels à la voiture entre les principaux centres urbains.

Offre régionale Neuchâtel–Murten/Morat–Fribourg

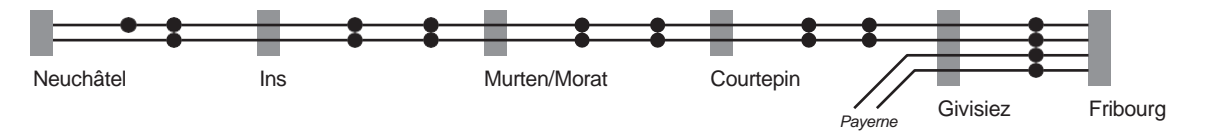
2025

offres Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern et Payerne–Murten/Morat–Kerzers non représentées



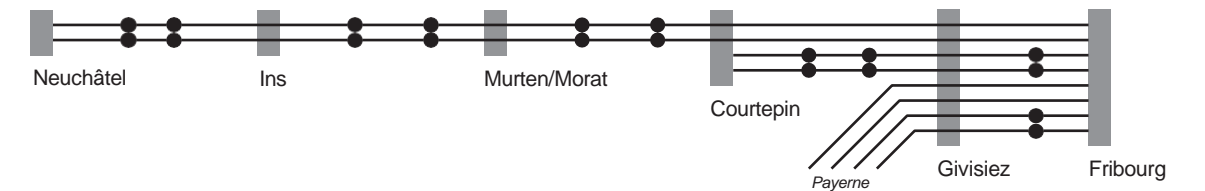
2035

offres Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern et Payerne–Murten/Morat–Kerzers non représentées



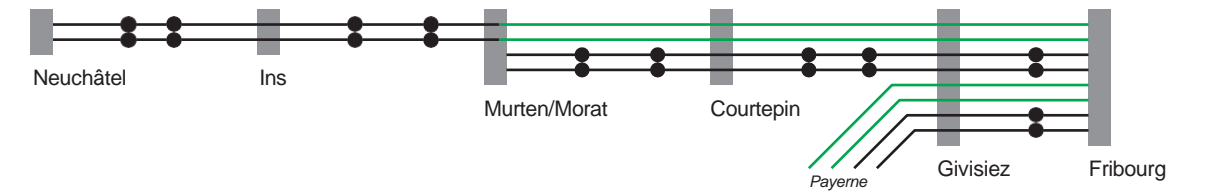
20xx

offres Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern et Payerne–Murten/Morat–Kerzers non représentées



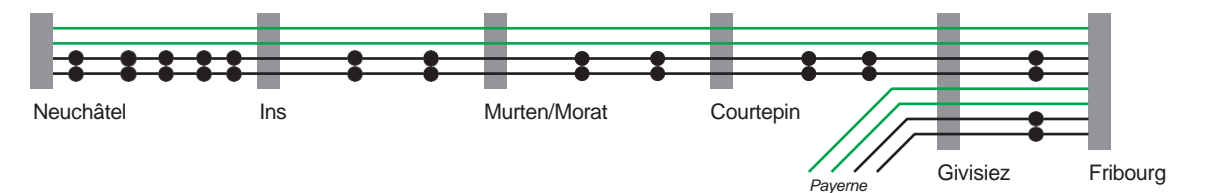
20xx

offres Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern et Payerne–Murten/Morat–Kerzers non représentées



20xx

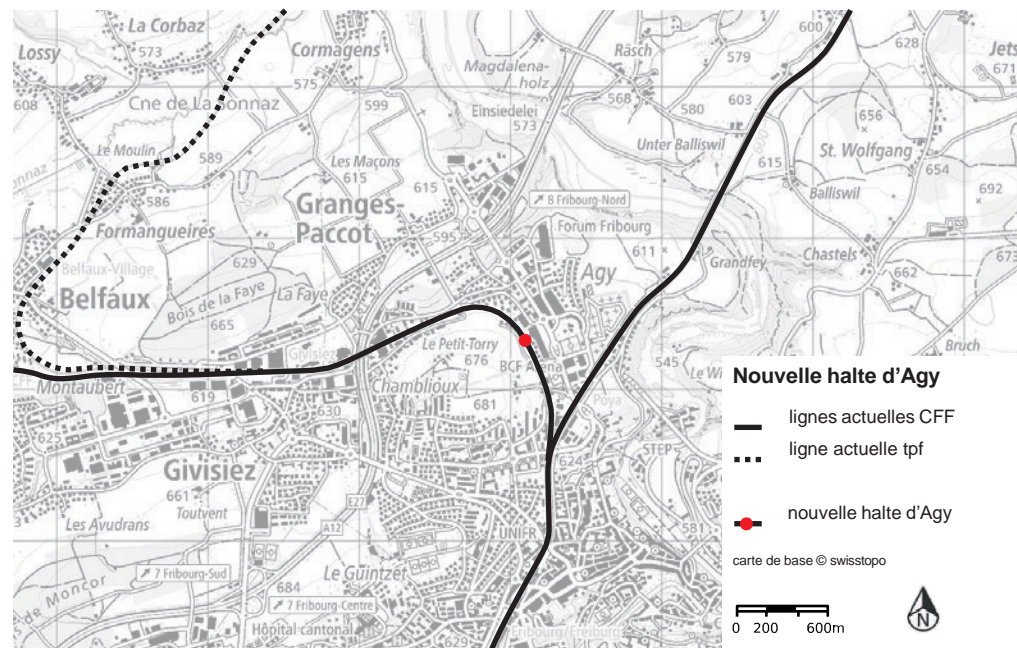
offres Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern et Payerne–Murten/Morat–Kerzers non représentées



Aménagements infrastructurels structurants

C.1 Nouvelle halte d'Agy

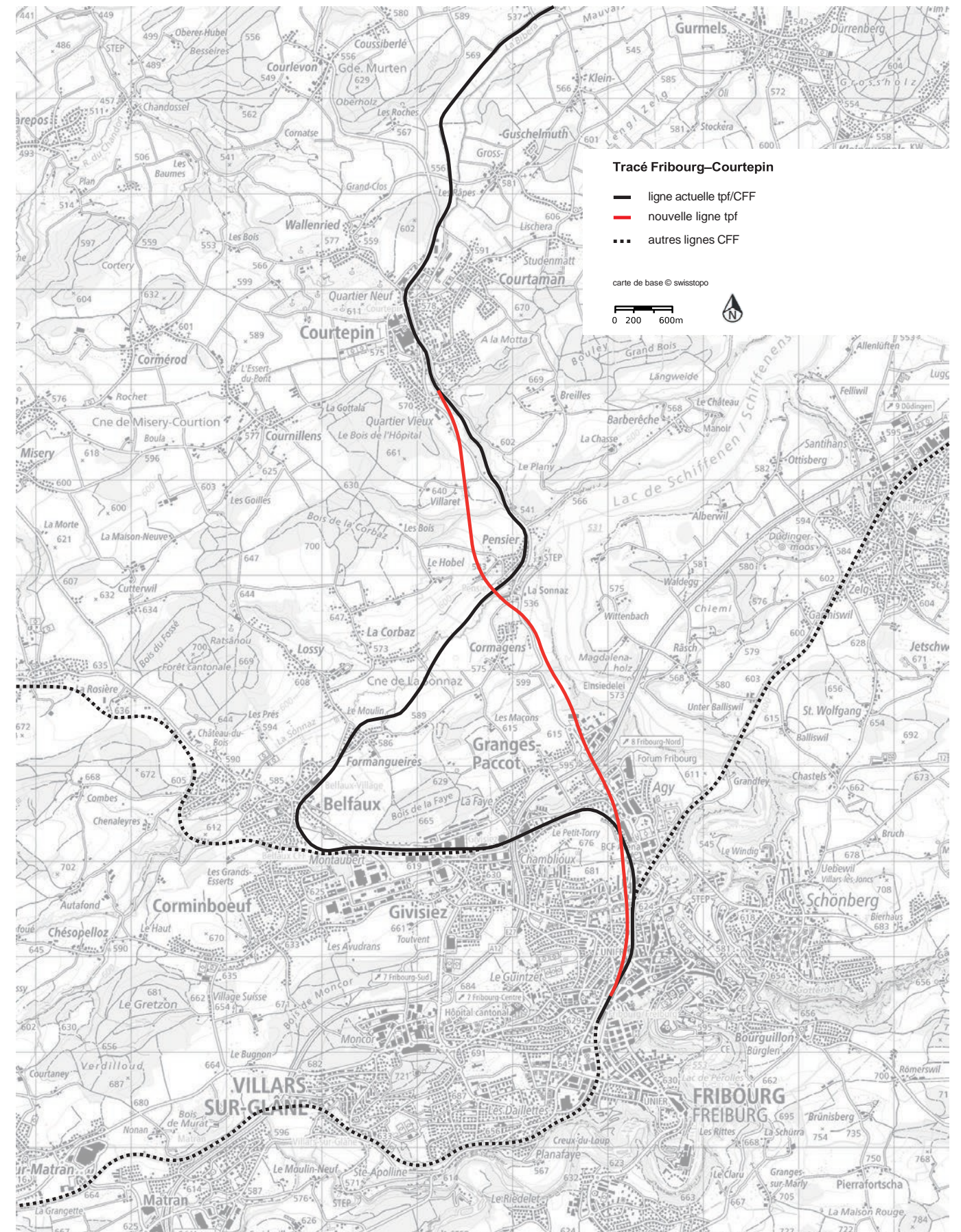
Une nouvelle halte sera créée dans le secteur d'Agy pour une desserte renforcée de ce secteur d'agglomération. Ce projet a déjà reçu l'approbation des Chambres fédérales dans le message de l'aménagement de l'infrastructure 2019. Il a été complété en 2023 par la réalisation d'un point de croisement afin d'augmenter la capacité et la stabilité du tronçon Fribourg–Givisiez.



C.2 Nouvelle ligne Fribourg–Courtepin

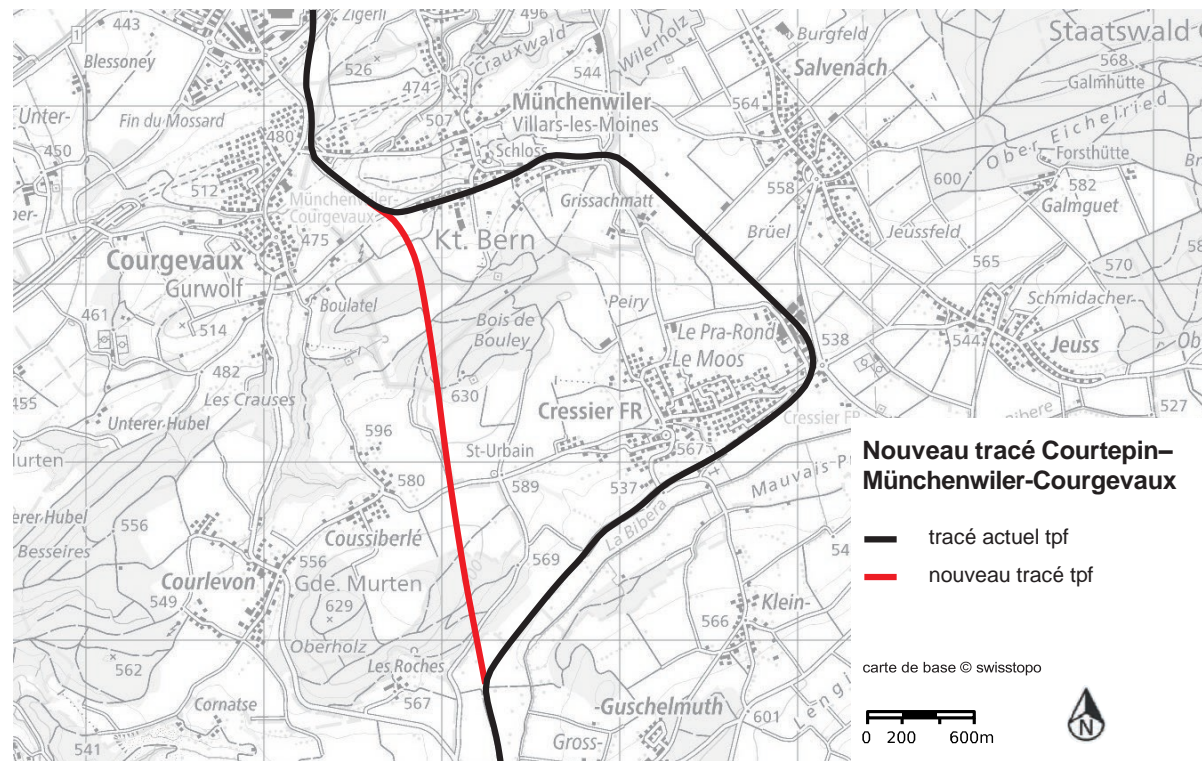
Les études horaires réalisées entre 2015 et 2020 ont montré la nécessité de créer des îlots à double voie pour permettre des croisements dynamiques entre les trains RER et les Regio- Express, notamment entre Belfaux-Village, Pensier et Courtepin. Le développement de l'offre sur l'axe Fribourg–Payerne–Yverdon-les-Bains impacte également la capacité du tronçon Fribourg–Givisiez.

En lieu et place de doubler l'ensemble de l'infrastructure, une réflexion pour une nouvelle ligne Fribourg–Courtepin doit être menée. Elle permettrait de réduire le temps de parcours entre ces deux localités, mais également de desservir Granges-Paccot et sa zone d'activités (Forum Fribourg, commerces, év. parc-relais avec la proximité de l'autoroute).



C.3 Nouveau tracé Courtepin–Münchenwiler-Courgevaux

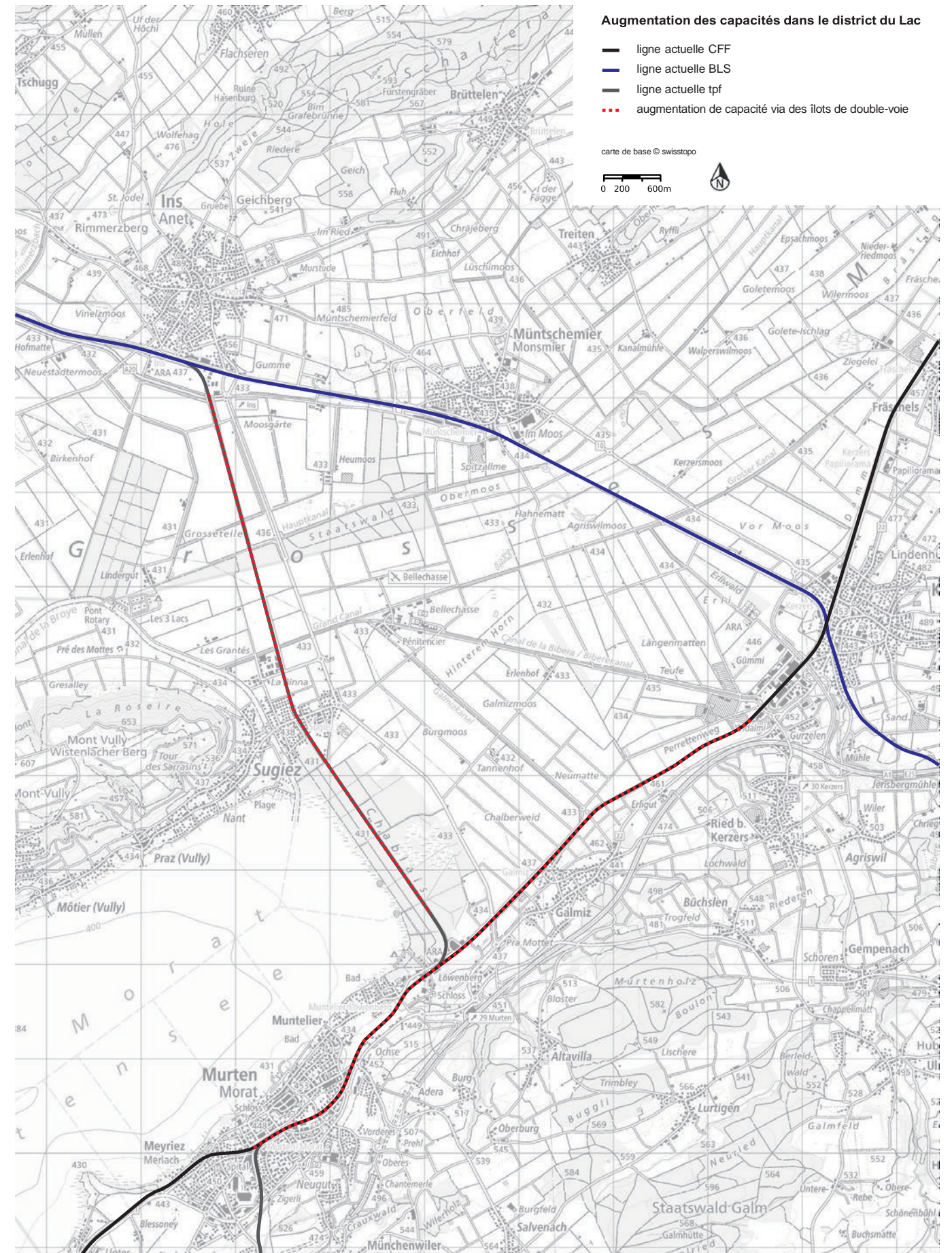
Un nouveau tracé entre Courtepin et Münchenwiler-Courgevaux permet de raccourcir le tracé et le temps de parcours entre Fribourg et Murten/Morat. En effet, le tracé actuel présente d'importantes courbes et déclivités réduisant les vitesses admissibles.



C.4 Augmentation des capacités dans le district du Lac

Sous ce titre générique est compris la mise à double-voie de certains tronçons entre Murten/ Morat et Kerzers, et entre Muntelier, Sugiez et Ins afin d'offrir les capacités suffisantes pour le développement envisagé de l'offre et la stabilité des horaires. Les tronçons à double-voie devront être précisément définis sur la base d'études horaires et d'exploitation.

La priorité doit être mise sur le doublement de la voie sur la section Murten/Morat–Muntelier–Löwenberg, secteur commun aux deux lignes.



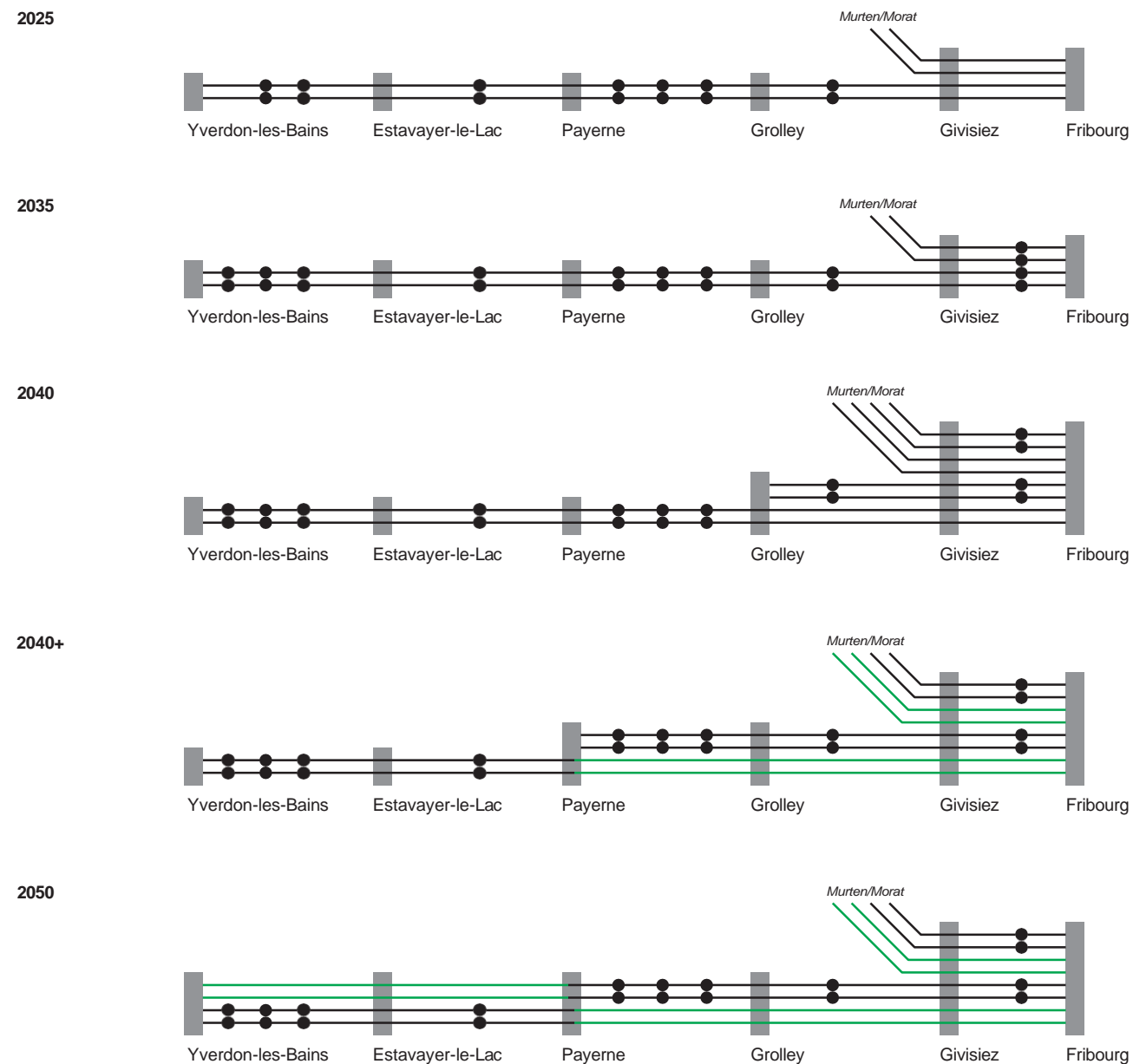
RER Fribourg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains

Objectifs d'offre

- Cadence à 15 minutes entre Fribourg, Payerne et Yverdon-les-Bains;
- Introduction d'une offre accélérée avec une politique d'arrêt différente;
- Diamétralisation de l'offre dans le nœud de Fribourg pour garantir des vitesses commerciales élevées dans le trafic RER et RegioExpress.

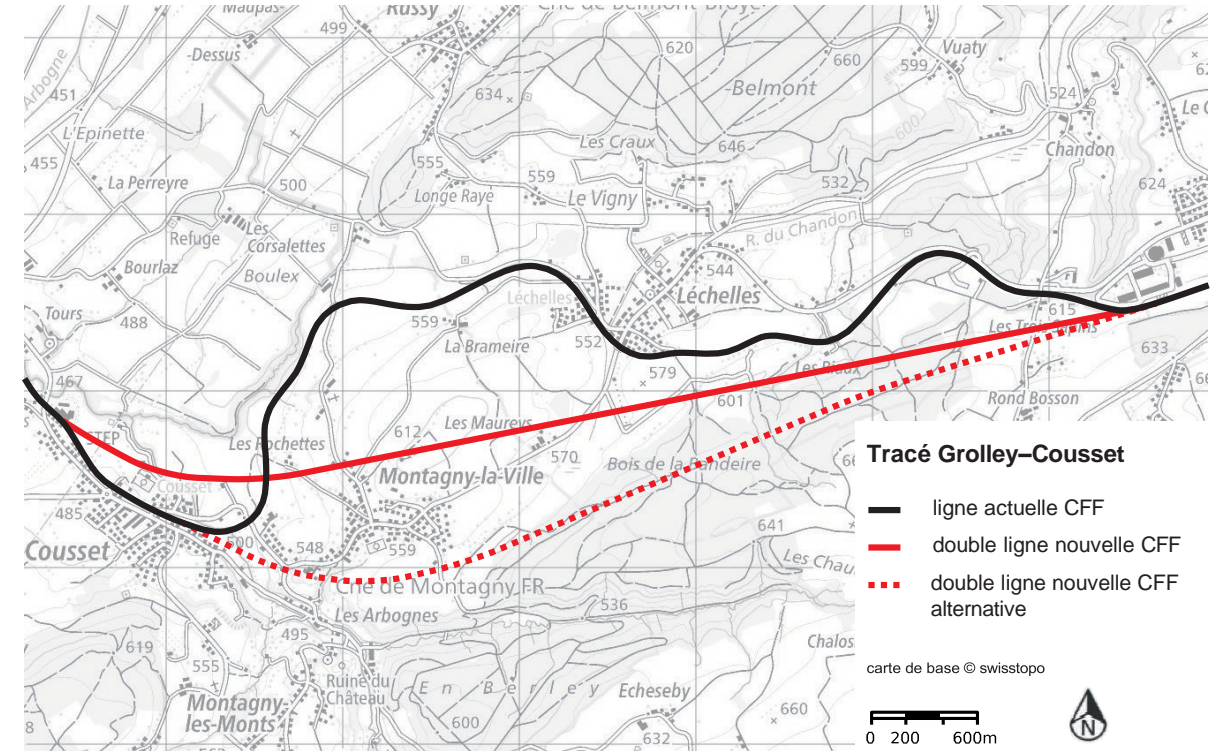
L'objectif est de mettre en place avec une politique d'arrêt différenciés des produits rapides par demi-branche autour de Payerne. Cela permet de réduire les temps de parcours de quelques minutes ou de pouvoir améliorer la stabilité de certains croisements sur cette ligne à simple voie.

Offre régionale Yverdon-les-Bains–Payerne–Fribourg

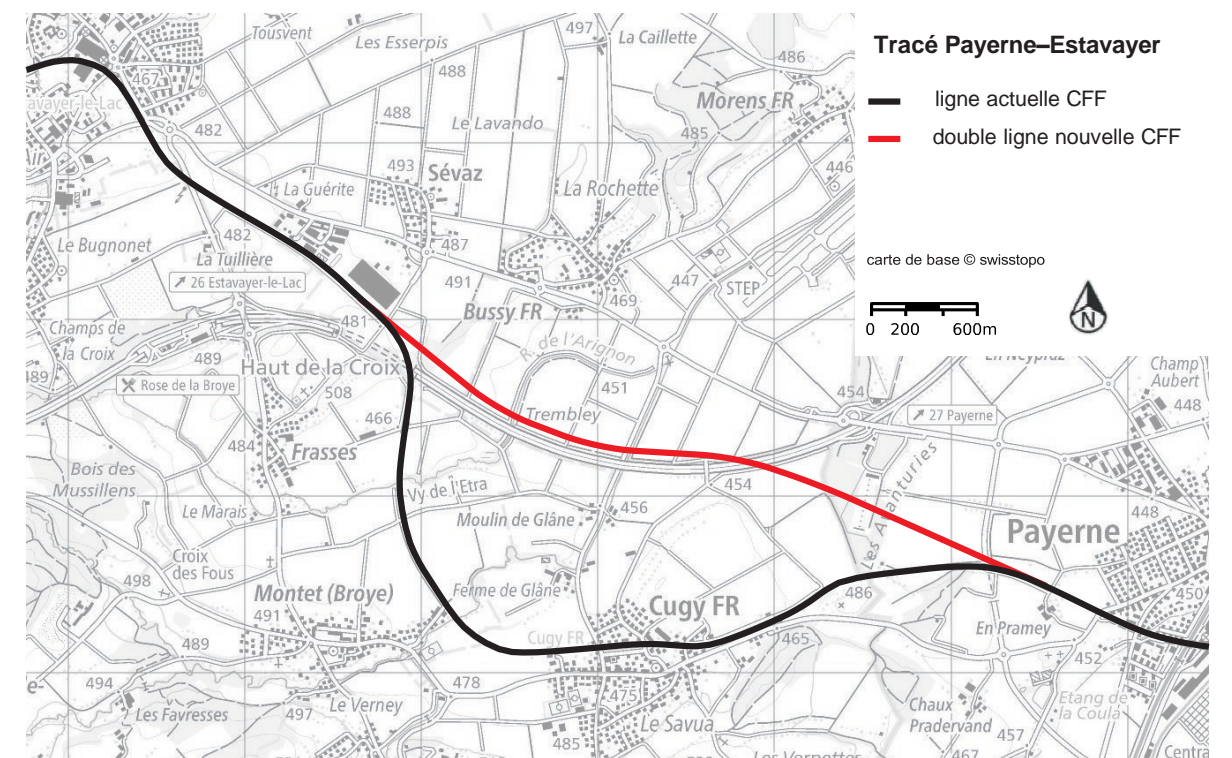


Aménagements infrastructurels structurants

D.1 Nouveau tracé Grolley–Cousset



D.2 Nouveau tracé Payerne–Estavayer-le-Lac



8.5 Corridors Gruyère/Veveyse

Le réseau à voie étroite des tpf jouera à l'avenir plusieurs rôles dans la mobilité des districts de la Gruyère et de la Veveyse. Il est à la fois l'un des axes de l'agglomération de Bulle entre Gruyères et Vaulruz-Sud, il permet l'accès aux pôles touristiques cantonaux de Gruyères/Moléson, Bulle, Châtel-St-Denis / Les Paccots et du Pays d'Enhaut, tout comme la connexion de la Veveyse à l'Arc lémanique.

Intyamon / Pays-d'Enhaut

Le développement de l'offre dans l'Intyamon (Bulle-Montbovon) se concentrera autour d'une cadence à la demi-heure des trains régionaux. Ces trains seront en correspondances à Montbovon avec les trains du MOB de/pour Montreux, circulant eux-aussi à la demi-heure à cet horizon.

Le prolongement de ces trains en direction de Château-d'Oex et du Pays d'Enhaut a été étudié dans le cadre des projets d'offre déposés en 2014 pour l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030. Les études ont démontré que l'exploitation d'une telle ligne est possible avec quelques aménagements pour réduire les temps de parcours entre Bulle et Montbovon. Avec la circulation envisagée des trains régionaux MOB à la demi-heure entre Montreux et Château-d'Oex, les conditions d'exploitation ont changé sur le tronçon Montbovon-Château-d'Oex rendant plus complexe l'insertion et la pertinence de prolonger les trains régionaux en provenance de Bulle.

La circulation d'un train accéléré entre Bulle et Château-d'Oex pour les pendulaires et les touristes, quelques fois par jour, est cependant justifiée à un horizon 2050.

Agglomération de Bulle

Dans l'agglomération bulloise, l'offre doit être cadencée à 15 minutes sur la voie étroite pour améliorer l'attractivité de la ligne et disposer de capacités de transport augmentées entre Gruyères, La Tour-de-Trême, Bulle et Vaulruz-Sud. Cette offre densifiée devient intéressante pour le rabattement de lignes de bus d'agglomération et régionales. Cette cadence est possible

avec la création de deux systèmes de lignes cadencées à 30 minutes superposées :

- ligne régionale Vaulruz-Sud-Bulle-Gruyères-Montbovon
- ligne régionale Palézieux-Châtel-St-Denis-Bulle-Gruyères

Une réflexion devra être menée sur les traversées routières au centre de Bulle et l'opportunité de créer des passages dénivelés.

Le programme d'agglomération de Bulle [11] propose également la création d'une halte dans le secteur de Planchy pour la desserte du principal secteur d'activité industrielle de la Gruyère et gros générateur de trafic automobile. La création de parc-relais pourrait compléter le dispositif multimodal aux entrées de l'agglomération.

Bulle-Châtel-St-Denis-Palézieux/-Vevey

La ligne régionale Bulle-Châtel-St-Denis est déjà aujourd'hui cadencée à la cadence 30 minutes. La concurrence de l'autoroute entre ces deux villes du Sud fribourgeois est très forte. Les correspondances à Palézieux, tout comme celles à Bulle sont régies par la circulation des trains sur la ligne Lausanne-Berne. L'équilibre des correspondances et la structure à voie unique de la ligne Palézieux-Bulle compliquent l'établissement d'une offre attractive, rapide et surtout financièrement supportable. La stabilité et la robustesse sont également impactées avec les horaires tendus et le nombre restreint de possibilité de croiser.

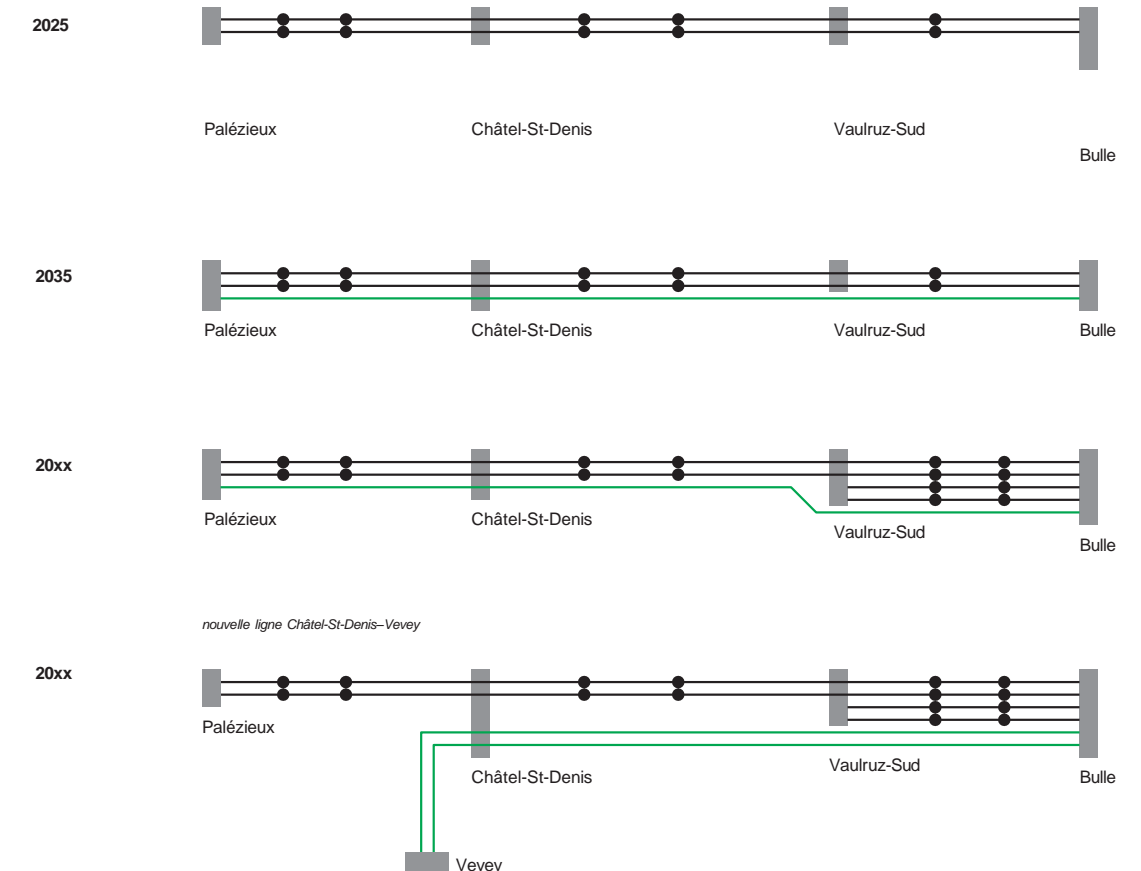
Dans un premier temps, la mise en conformité des gares de Bossonnens et de Semsales doit réintroduire la possibilité de croisement des trains voyageurs. Pour ces deux gares, les projets retenus actuellement proposent leur réalisation sur un nouveau tracé permettant également de rehausser les vitesses et de gagner de précieuses secondes. D'autres corrections de courbes sont envisageables dans les secteurs de Vaulruz-Sud-La Verrerie et de Prayoud-Châtel-St-Denis-Remaufens.

L'offre à l'horizon 2035 propose la circulation d'un produit accéléré entre Bulle, Châtel-St-Denis et Palézieux pour permettre d'assurer des correspondances supplémentaires à Palézieux, notamment en direction de Berne. Cette correspondance ne pourra plus être offerte par le train et devra être assurée par un bus dès l'introduction de l'horaire 2025.

Le développement ultérieur prévoit de disposer d'un état stabilisé sur la ligne Lausanne-Berne avec la réalisation des différents tronçons de nouvelles lignes. Les produits accélérés au départ de Bulle seront redirigés en direction de Vevey au lieu de Palézieux avec la réalisation d'une nouvelle ligne entre Châtel-St-Denis et Vevey. La Veveyse et la Gruyère disposeront ainsi d'une relation attractive en transports publics avec l'Est vaudois, le Chablais et le Valais.

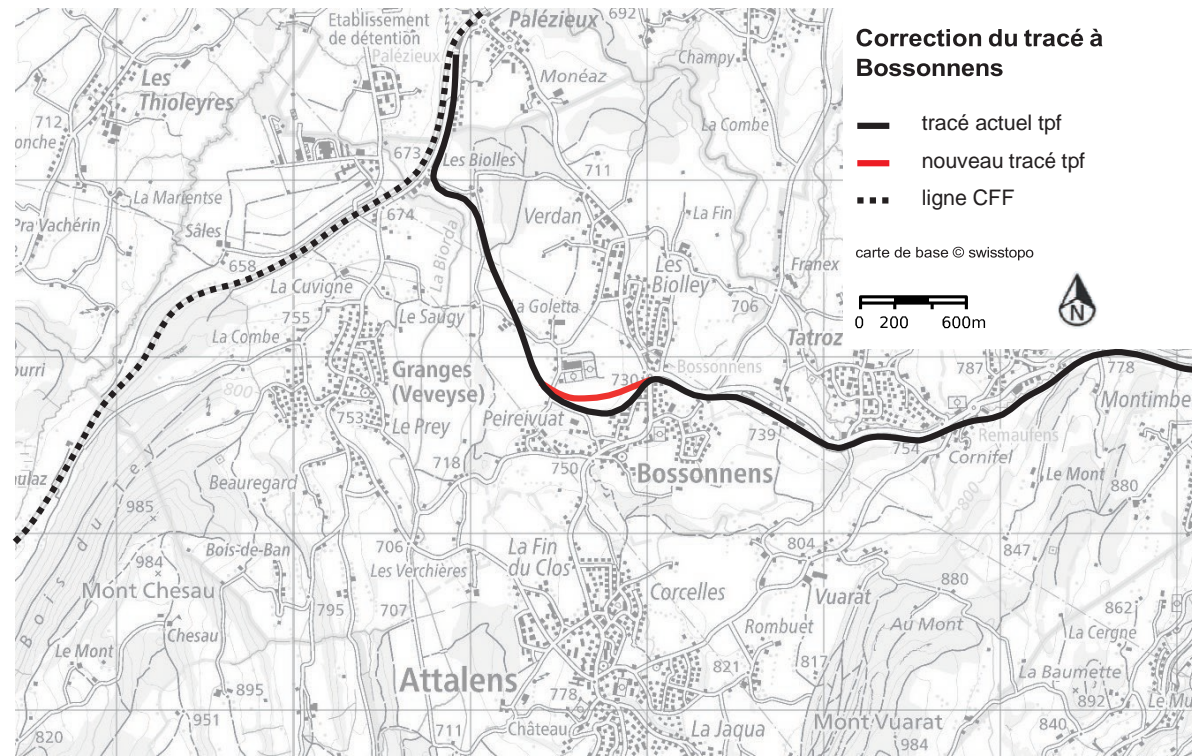
Le réaménagement d'une ligne ferroviaire entre Châtel-St-Denis et Vevey permettrait de réduire les temps de parcours entre la Gruyère, la Veveyse et l'Est vaudois, ainsi que de l'Arc lémanique et le Chablais grâce aux correspondances sur les trains CFF à Vevey. Ce projet est également porté par le canton de Vaud dans sa vision cantonale.

Offre régionale Palézieux-/Vevey-Châtel-St-Denis-Bulle voie étroite

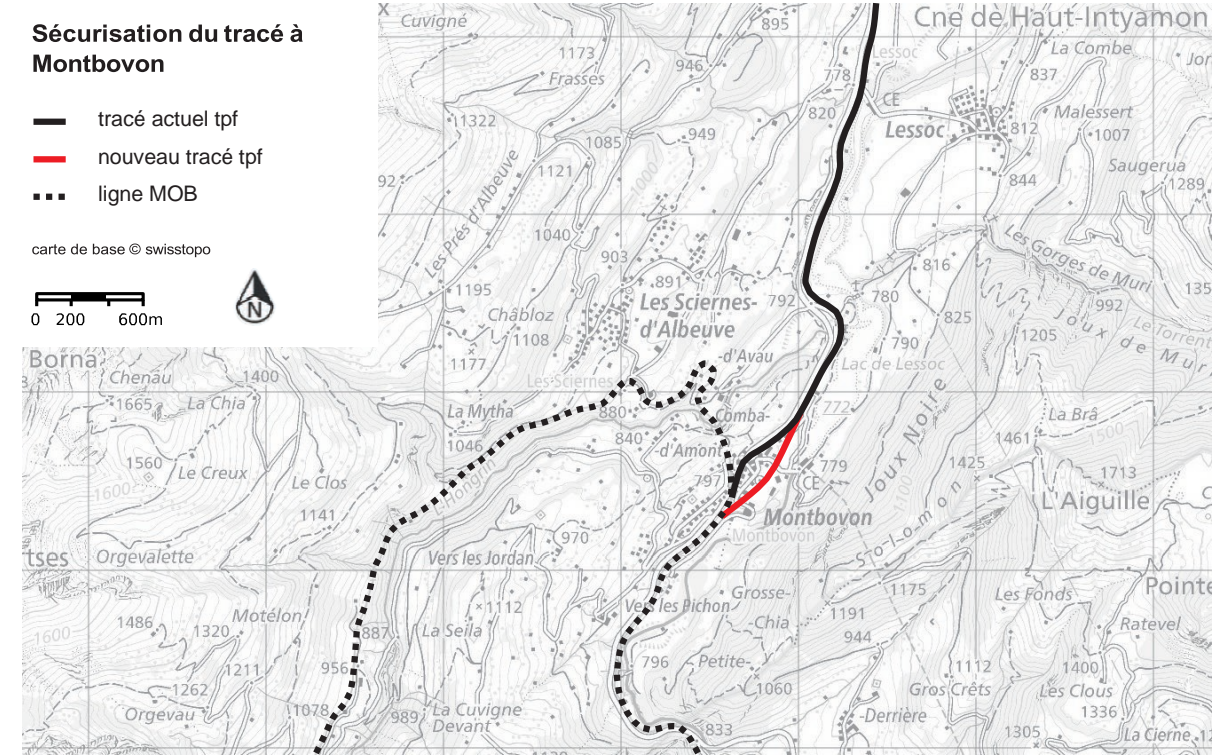


Aménagements infrastructurels

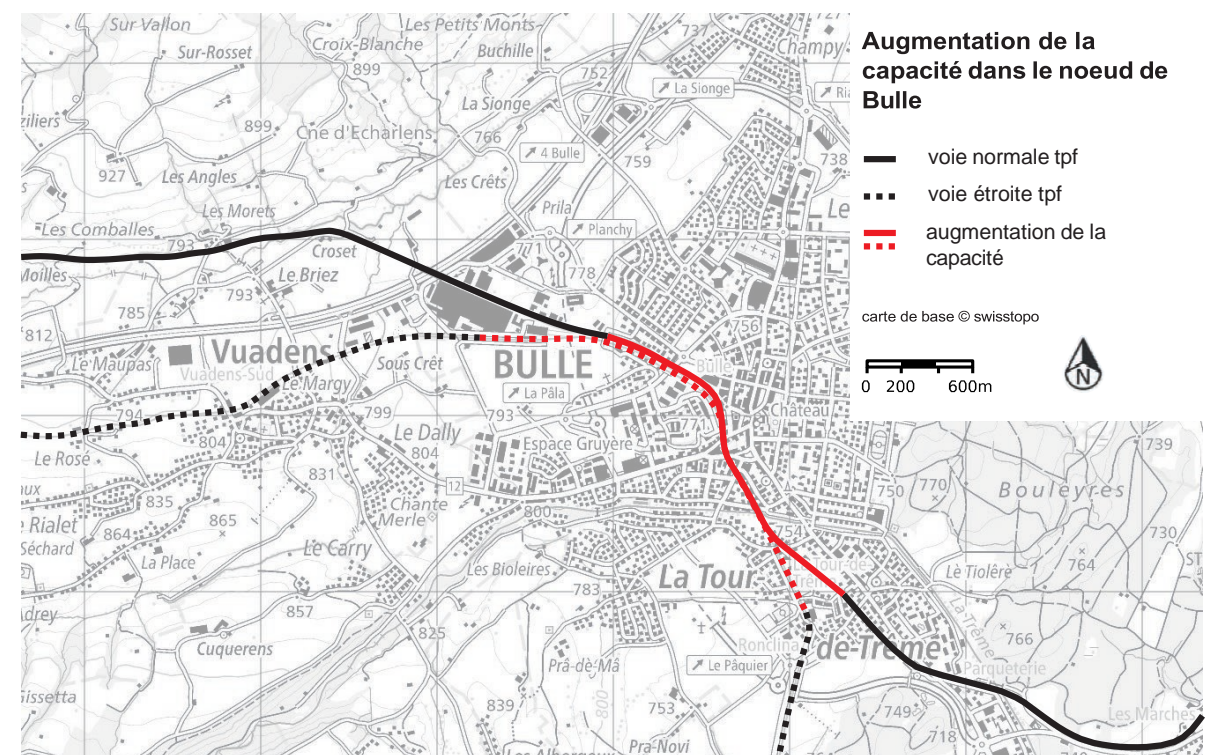
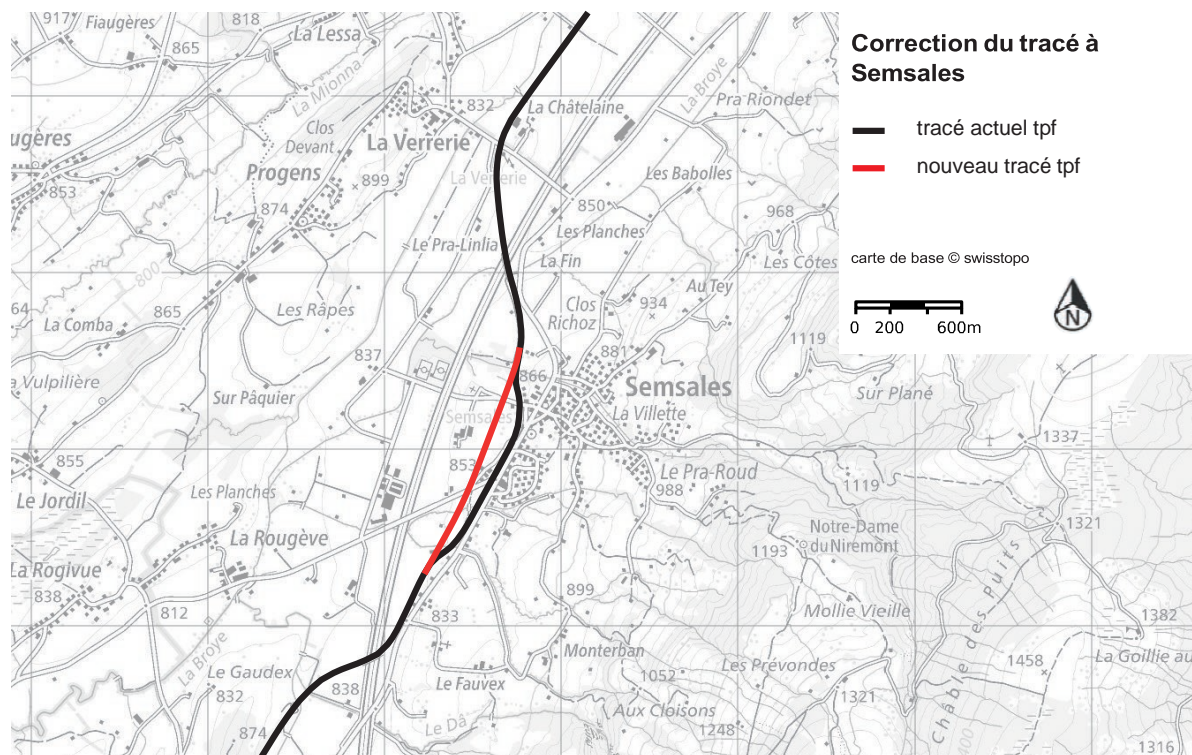
E.1 Gains de temps par des aménagements ponctuels (Semsales, Bossonnens)



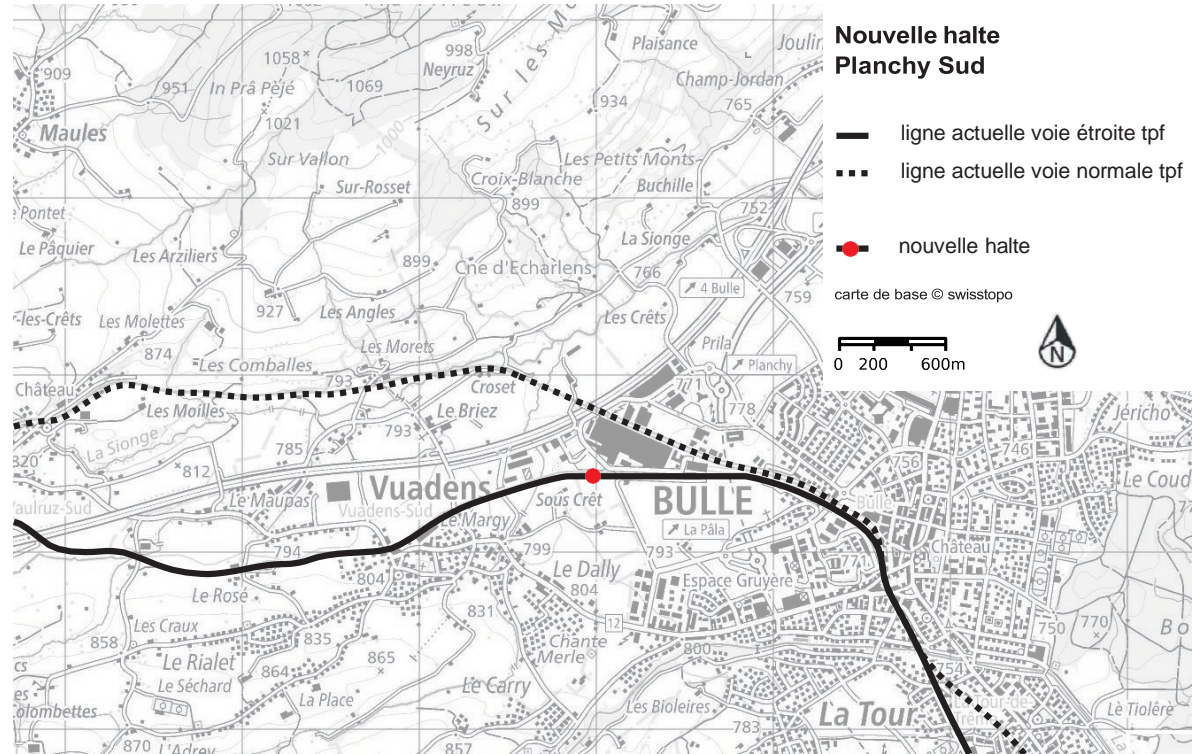
E.2 Sécurisation de la traversée de Montbovon



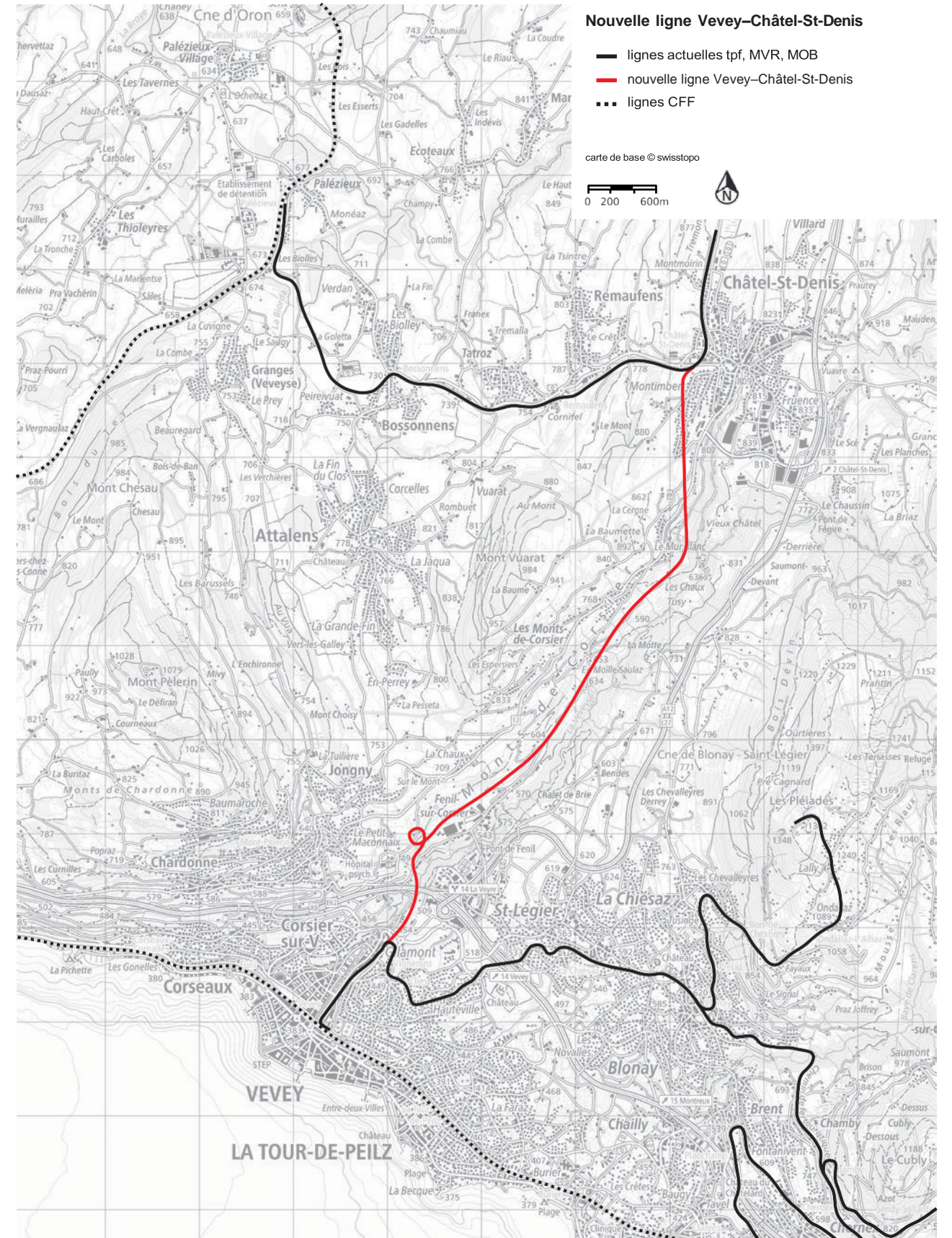
E.3 Augmentation de la capacité dans le nœud de Bulle



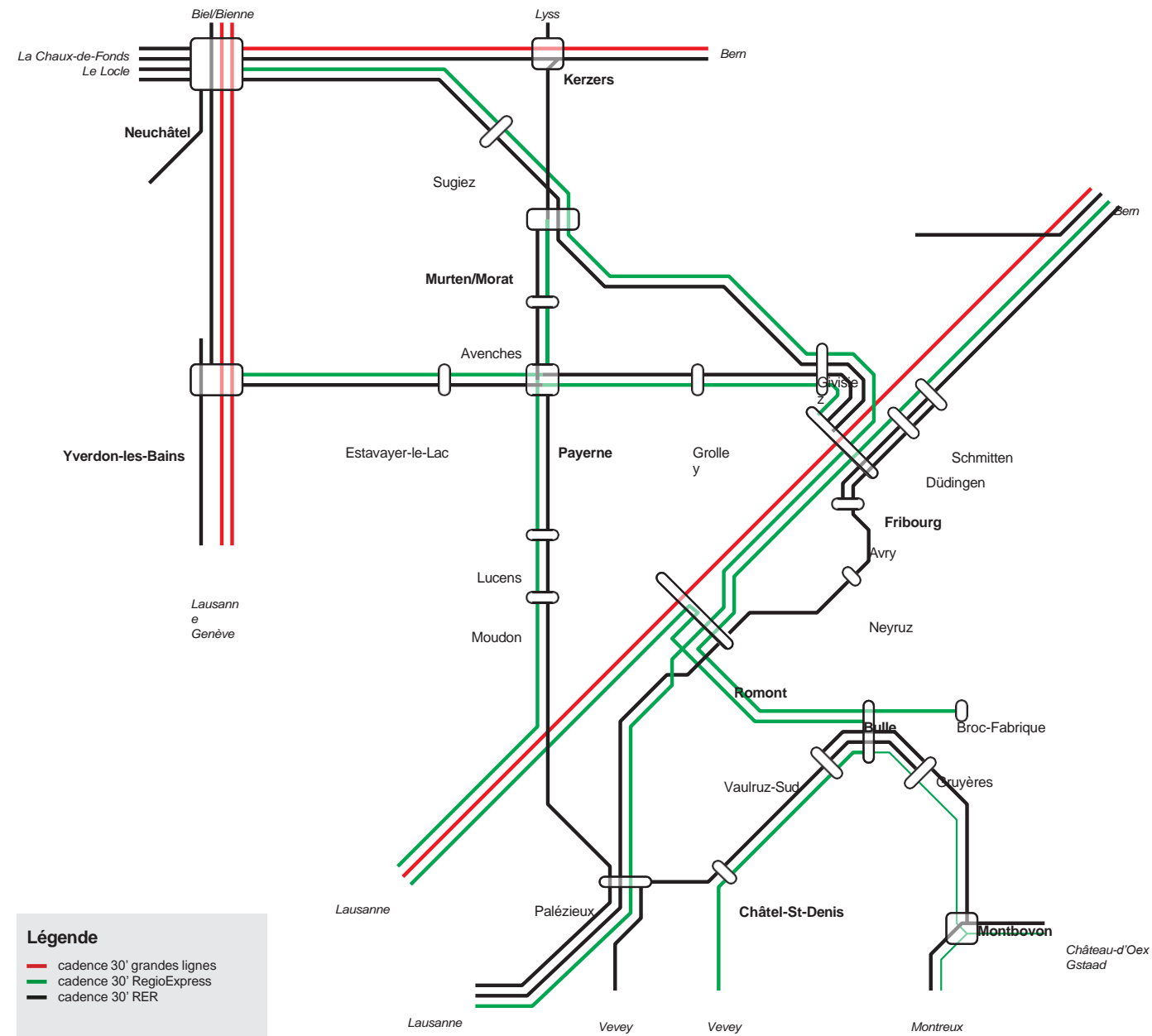
E.4 Nouvelle halte de Planchy-Sud



E.5 Nouvelle ligne Châtel-St-Denis–Vevey



9. Concept d'offre Vision 2050+



Légende

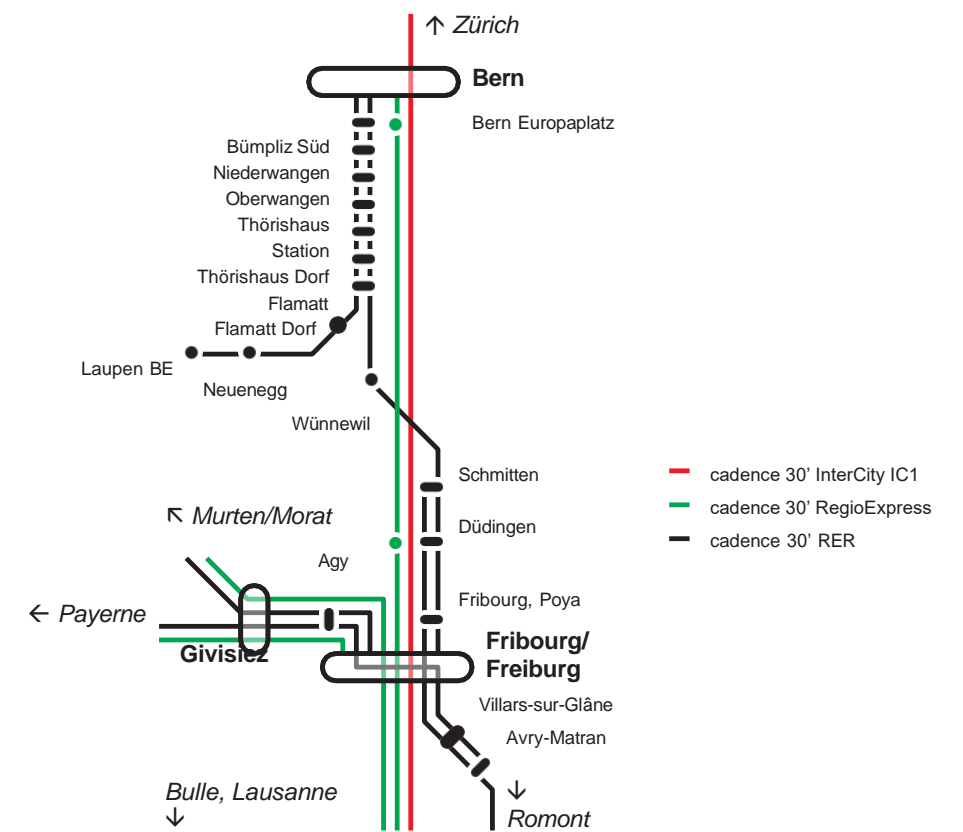
- cadence 30' grandes lignes
- cadence 30' RegioExpress
- cadence 30' RER

Fribourg Vision ferroviaire 2050+

9.1 Singine/Sarine

Le développement de l'offre ferroviaire dans la Singine repose sur le prolongement de la cadence à 15 minutes de l'agglomération fribourgeoise jusqu'à Schmitt. Le RegioExpress Broc-Chocolaterie-Bulle-Fribourg/Freiburg-Bern circule désormais à la demi-heure entre Düdingen et

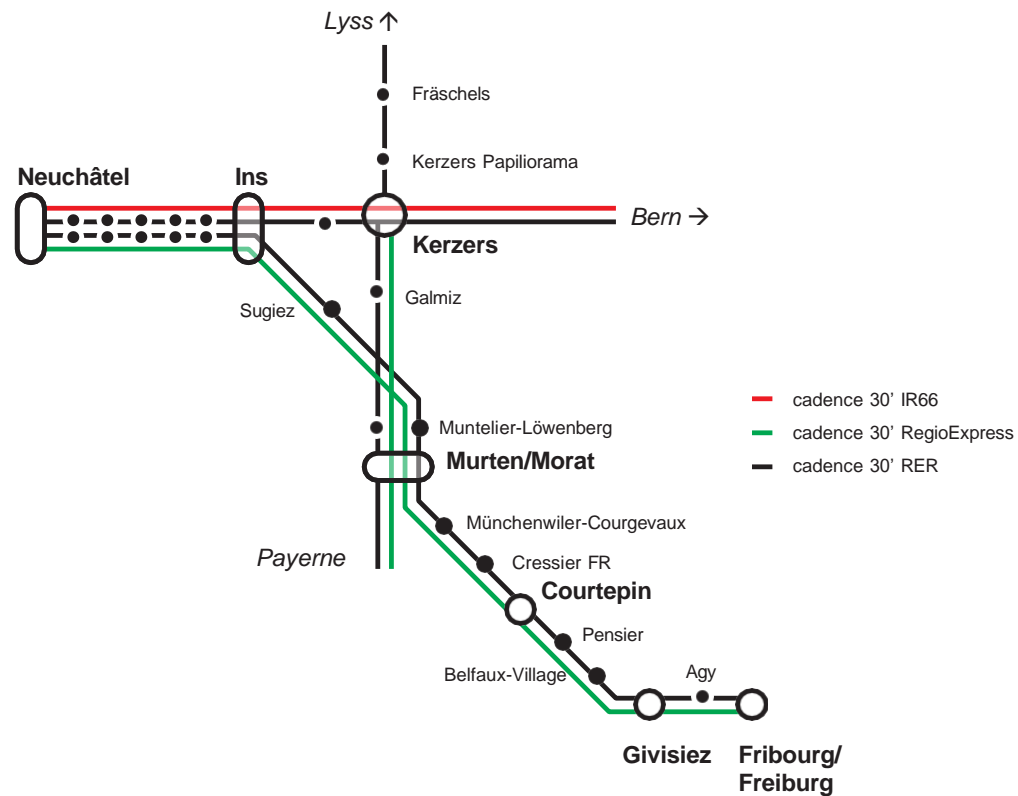
Bern. Avec la réalisation d'une nouvelle infrastructure, le temps de parcours entre Fribourg/ Freiburg, Düdingen et Bern est réduit de près de 5 minutes. Le RegioExpress marque l'arrêt à Bern, Europaplatz, améliorant ainsi la desserte de l'agglomération bernoise.



9.2 Sarine/Lac

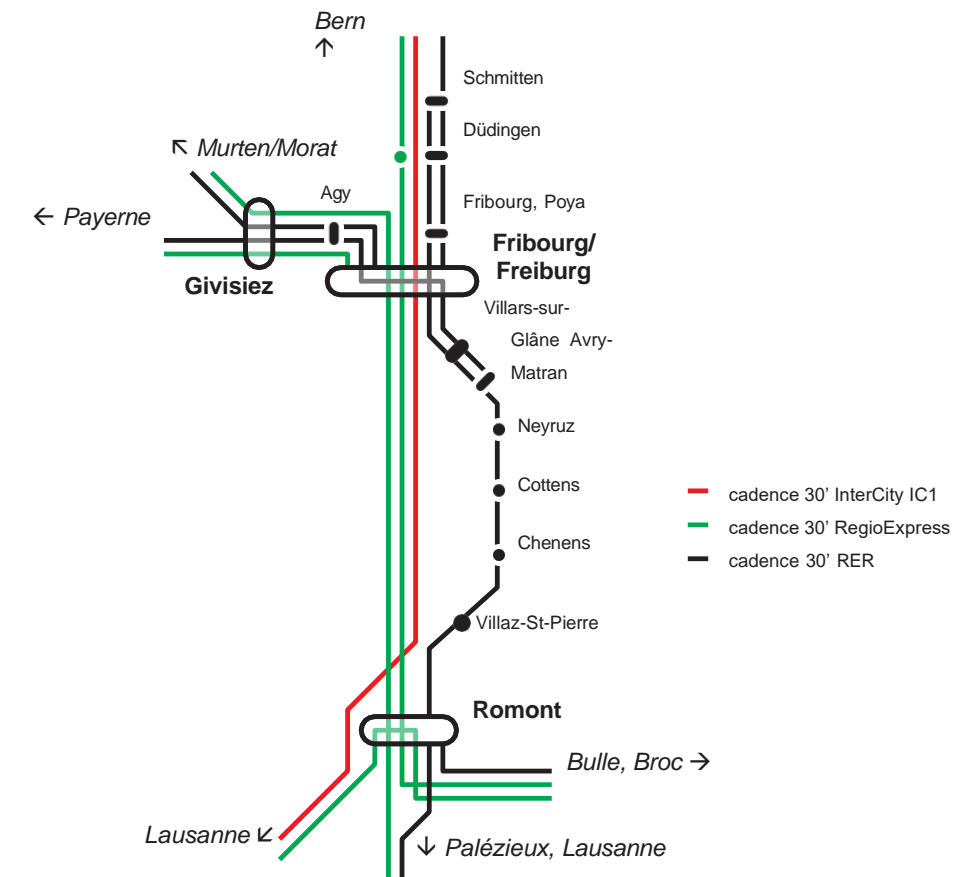
Dès décembre 2024, l'offre RER sera cadencée à la demi-heure entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel. L'augmentation de la demande sur la branche Fribourg/Freiburg–Murten/Morat nécessitera la circulation de produits supplémentaires qui avaient déjà été identifiés en 2015. Les lignes à voie unique de la Broye et du Seeland contraignent fortement les modifications de l'offre. Il sera nécessaire d'augmenter les capacités avec des points de croisement, des tronçons à double-voie ou encore des nouveaux tracés. L'introduction de produit de type RegioExpress entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel permettra de gagner quelques minutes, notamment en lien avec l'attractivité de l'offre face à la route, mais aussi d'augmenter le nombre de places assises offertes sur ces lignes.

Dans le cadre du doublement de certaines infrastructures, de nouveaux tracés pourraient être envisagés offrant ainsi des nouvelles dessertes territoriales, notamment dans le secteur de Granges-Paccot.



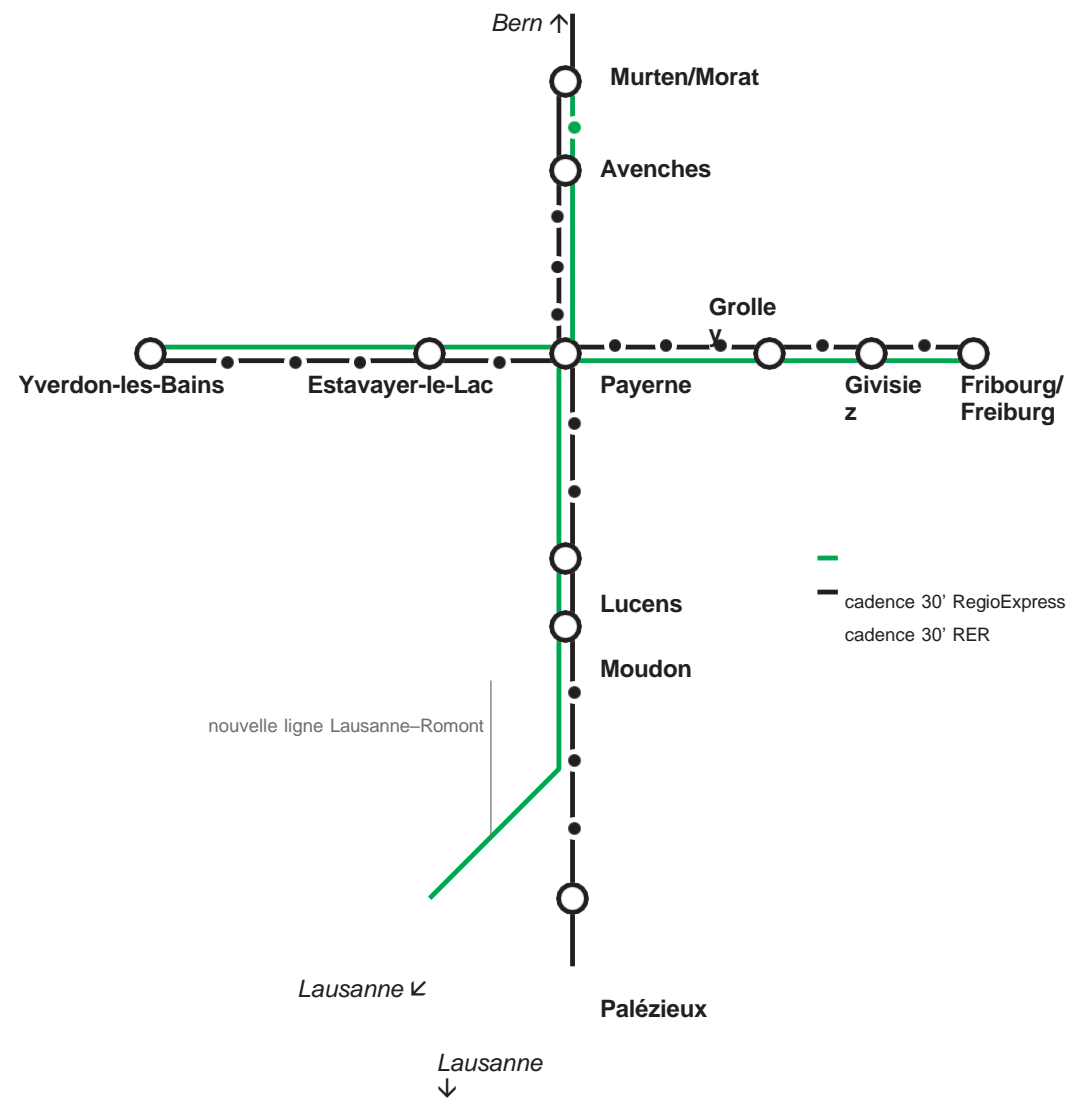
9.3 Sarine/Glâne

Avec la réalisation de la nouvelle halte d'Avry-Matran et divers aménagements dans le nœud de Fribourg/Freiburg, le RER circulera à la cadence à 15 minutes au cœur de l'agglomération fribourgeoise. La réalisation de la nouvelle ligne Romont–Fribourg/Freiburg permettra de réduire les temps de parcours entre Romont et Fribourg/Freiburg pour les RegioExpress Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Neuchâtel et Broc-Chocolaterie–Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg–Düdingen–Bern. Des capacités supplémentaires pour le trafic régional et les trains marchandises sur la ligne actuelle seront également disponible. Enfin, le fait de disposer de deux infrastructures distinctes dans ce secteur permettra d'offrir une redondance pour l'exploitation en cas de perturbations ou de travaux sur cet axe majeur pour le canton de Fribourg. Ce secteur permettra d'offrir une redondance pour l'exploitation en cas de perturbations ou de travaux sur cet axe majeur pour le canton de Fribourg.



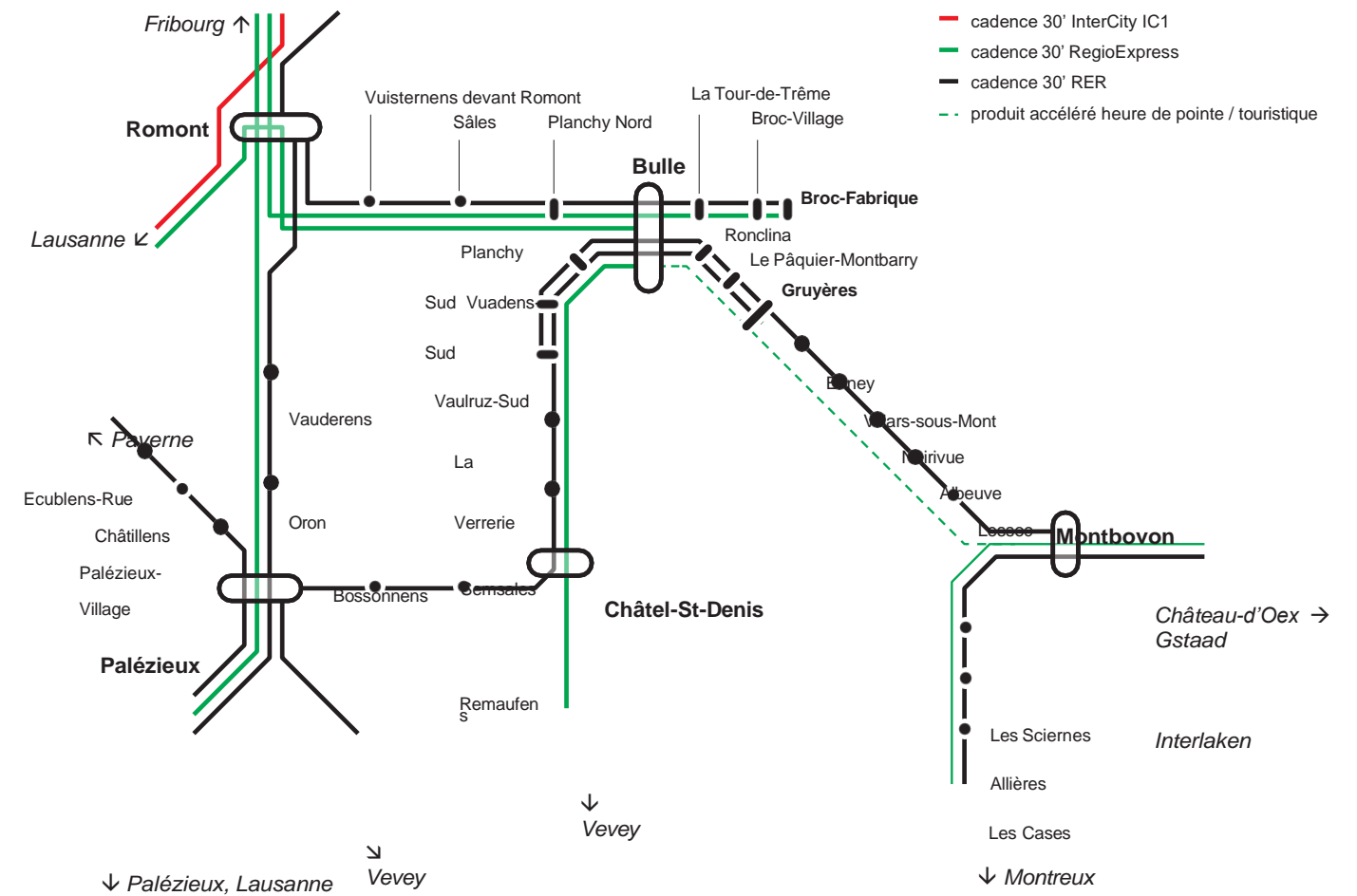
9.4 Broye

Sur chacune des branches autour de Payerne, l'offre est renforcée avec l'ajout de nouvelles relations RegioExpress avec une politique d'arrêt différente de l'offre de base régionale. Les temps de parcours sont réduits entre les principales villes. De plus, la Broye bénéficie également de la nouvelle ligne Romont-Lausanne pour voir sa liaison à l'Arc lémanique être accélérée de plus de 15 minutes.



9.1 Gruyère/Veveyse

L'offre ferroviaire dans la Gruyère et la Veveyse est renforcée avec une augmentation des cadences sur toutes les lignes, la mise en place de produits directs et rapides entre Bulle et l'Arc lémanique. Les haltes de Vuisternens-devant-Romont et de Sâles, entre Romont et Bulle, sont remise en service. La circulation de 4 trains par heure et par sens entre Planchy-Nord, où une nouvelle halte sera construite, et Broc-Chocolaterie permet de disposer d'un axe structurant lourd pour le trafic d'agglomération. Il est complété par un second axe autour de la voie étroite avec également une cadence à 15 minutes entre Vaulruz-Sud et Gruyères. Enfin, la connexion de Bulle et de Gruyères au Pays d'Enhaut par un produit supplémentaire circulant quelques fois par jour répond aux besoins des pendulaires et des touristes.



10. Conclusion

Cette Vision ferroviaire 2050+ se veut ambitieuse. Elle propose pour chacun des axes ferroviaires un développement des capacités de transports par l'augmentation des cadences, ainsi qu'une diminution des temps de parcours entre les différents centres régionaux. Les développements d'offre sont possibles par étape, en fonction de l'introduction du matériel roulant et/ ou des infrastructures nécessaires. Cela permet d'avoir une maîtrise des risques et des charges d'investissement, respectivement d'exploitation de l'offre du trafic régional de voyageurs. Le développement d'infrastructure est nécessaire sur un réseau essentiellement à voie unique où un doublement de l'offre est prévu. Au-delà des cadences renforcées, certaines lignes pourront à l'avenir être assurées par des trains à deux étages, voire plus long, permettant de tripler le nombre de places assises offertes.

Il est important pour le Canton de Fribourg, mais également pour l'ensemble de la Suisse occidentale, de mettre en œuvre une diminution des temps de parcours sur l'axe principal du Plateau suisse entre Genève, Lausanne, Fribourg et Berne. L'accroche à Romont de cette nouvelle ligne permet d'améliorer fortement la connexion du Bulle au réseau national du trafic grandes lignes. La réalisation d'une première étape entre Romont et Fribourg est possible, sous réserve de son adoption par les Chambres fédérales, dans le prochain message de l'aménagement des infrastructures ferroviaires en 2026.

Cette première étape s'inscrit dans la réparation des dégradations de temps de parcours de l'horaire 2025, le remplacement de la technologie de compensation de roulis WAKO et dans la modernisation de l'ensemble de l'axe ferroviaire Genève-Berne.

Avec cette Vision ferroviaire 2050+, le canton de Fribourg dispose ainsi d'une orientation pour le développement de son offre ferroviaire à long terme, conforme à la Perspective Rail 2050^[12] édictée par la Confédération et au Plan directeur cantonal 2019^[5]. Le temps ferroviaire est long, c'est pourquoi il faut dès aujourd'hui annoncer les besoins des fribourgeoises et fribourgeois de demain et permettre la mise en place des conditions-cadres d'un développement durable du canton de Fribourg.



11. Priorisation des mesures d'infrastructure

Mesure	Offres/fonctionnalité	priorité	conventions de prestation	message 2019	message 2023	message 2026	message 2030	message 2034	messages suivants	mise en service
A.1	Nouvelle ligne Romont–Fribourg	- 1 ^{ère} étape du renforcement de l'axe Berne -Lausanne en vue de la prochaine évolution du concept d'offre, avec une diminution des temps de parcours entre Lausanne et Bern - diminution des temps de parcours entre Bulle et Fribourg/Freiburg - augmentation de la capacité pour le trafic RegioExpress - redondance du réseau pour les travaux et les interruptions de ligne - augmentation de la capacité pour le trafic marchandises sur la ligne actuelle	1							2040-2045
A.2	Nouvelle ligne Lausanne–Romont	- 2 ^e étape du renforcement de l'axe Berne -Lausanne en vue de la prochaine évolution du concept d'offre, avec une diminution des temps de parcours entre Lausanne et Bern, nœuds de Lausanne et Bern concordent - diminution des temps de parcours entre Bulle et Lausanne - diminution des temps de parcours entre Murten/Morat, Payerne, Lucens, Moudon et Lausanne - nouveaux produits RegioExpress Bulle–Arc lémanique, Broye–Arc lémanique - redondance du réseau pour les travaux et les interruptions de ligne - augmentation de la capacité pour le trafic marchandises sur la ligne actuelle	2				crédit d'étude	crédit d'étude	crédit d'engagement	2050
A.3	Nouvelle ligne Düdingen–Bern	- 3 ^e étape du renforcement de l'axe Berne - Lausanne, avec une augmentation des capacités sur la ligne actuelle pour le S-Bahn-Bern pour absorber l'évolution de la demande et le trafic marchandises - diminution des temps de parcours entre Lausanne et Bern - augmentation de la capacité pour le trafic RegioExpress - redondance du réseau pour les travaux et les interruptions de ligne	3					crédit d'étude	crédit d'engagement	> 2050
B.1	Nouveau viaduc Romont–Vuisternens	- diminution des temps de parcours entre Bulle et Fribourg/Freiburg - Introduction RE Bulle–Arc lémanique	1		crédit d'engagement					2028
B.2	Nouveau tracé Sâles–Planchy	- diminution des temps de parcours entre Bulle et Fribourg/Freiburg - Introduction RE Bulle–Arc lémanique - Réintroduction du trafic régional	1					crédit d'engagement		2045-2050
B.3	Réouverture des haltes de Vuisternens et de Sâles	- desserte locale	2					crédit d'engagement		2045-2050
B.4	Nouvelle halte de Planchy-Nord	- desserte locale et plateforme multimodale	1					crédit d'engagement		2045-2050
C.1	Nouvelle halte d'Agy	- desserte locale et plateforme multimodale	1		crédit d'engagement	adaptation du crédit d'engagement				2030-2035
C.2	Nouvelle ligne Fribourg–Courtepin	- augmentation de la capacité entre Fribourg et Courtepin - diminution du temps de parcours et augmentation des cadences entre Fribourg et Murten/Morat - introduction de trains RegioExpress entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel - éventuelle nouvelle desserte de Granges-Paccot	3					crédit d'engagement		> 2050
C.3	Nouveau tracé Courtepin–Münchwiler-Courgevax	- augmentation de la capacité entre Courtepin et Murten/Morat - introduction de trains RegioExpress entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel - diminution du temps de parcours et augmentation des cadences entre Fribourg et Murten/Morat	2					crédit d'engagement		> 2050
C.4	Augmentation des capacités dans le district du Lac	- augmentation des capacités entre Murten/Morat et Ins et entre Murten/Morat et Kerzers - introduction de trains RegioExpress entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel	2					crédit d'engagement	crédit d'engagement	2040-2045 > 2050
D.1	Nouveau tracé Grolley–Cousset	- augmentation des capacités entre Fribourg et Payerne - introduction d'une offre mixte RegioExpress/REGIO	2					crédit d'engagement		2045-2050
D.2	Nouveau tracé Payerne–Estavayer-le-Lac	- augmentation des capacités entre Payerne et Yverdon-les-Bains - introduction d'une offre mixte RegioExpress/REGIO	3						crédit d'engagement	> 2050
E.1	Nouvelles gares de Bossonnens et de Semsales	- maintien de la fonctionnalité de croisement - mise en conformité LHand - amélioration de la géométrie - amélioration des temps système entre Bulle et Palézieux	1	2025-2028						2030
E.2	Sécurisation de la traversée de Montbovon	- sécurisation du tracé - amélioration de la robustesse et de la stabilité - concordance des nœuds de Bulle et Montbovon améliorée	1	2033-2038						2040
E.3	Augmentation des capacités dans le nœud de Bulle	- augmentation de la capacité dans le nœud de Bulle	2	2033-2038 / 2039-2042						2045
E.4	Nouvelle halte de Planchy-Sud	- desserte locale et plateforme multimodale	1					crédit d'engagement		2040
E.5	Nouvelle ligne Vevey–Châtel-St-Denis	- liaison ferroviaire entre Châtel-St-Denis et Vevey - introduction de produits rapides entre Bulle, Châtel-St-Denis et Vevey	3						crédit d'engagement	> 2050

Sources

- [1] Projections démographiques pour le canton et les districts 2023-2050, Service de la statistique SSTAT, Canton de Fribourg, 15 mai 2023
- [2] Pendulaires sortant du canton de Fribourg en 2016, Service de la statistique SSTAT, Canton de Fribourg
- [3] Mobilité et moyens de transport de la population fribourgeoise en 2015, Service de la statistique SSTAT, Canton de Fribourg
- [4] Flux de pendulaires, dashboard, Service de la mobilité (SMo) 2023.
- [5] Plan directeur cantonal 2019, Service des constructions et de l'aménagement, Canton de Fribourg
- [6] Fiche T101 – Territoire d'urbanisation, extrait du Plan directeur cantonal 2019 [4], Canton de Fribourg, version 4 du 19.08.2020.
- [7] Fiche T108 – Pôles touristiques, extrait du Plan directeur cantonal 2019 [4], Canton de Fribourg, version 19.08.2020.
- [8] Fiche T201 – Transports publics, extrait du Plan directeur cantonal 2019 [4], Canton de Fribourg, version 19.08.2020.
- [9] Top 10 des attractions touristiques les plus fréquentées en Suisse en 2023, Suisse Tourisme
- [10] Plan climat cantonal, Stratégie et plan de mesures 2021-2026, Service de l'environnement, Mai 2021
- [11] MOBUL, Projet d'agglomération de 4ème génération, Plan directeur d'agglomération, juin 2021.
- [12] Perspective Rail 2050, Rapport de synthèse Vision, objectifs et orientation, Office fédéral des transports, Août 2023.
Perspective Rail 2050, Concrétisation territoriale, Office fédéral des transports, Septembre 2024.

