



## Rapport 2025-DIME-32

11 mars 2025

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

*Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport sur le Postulat 2020-GC-211 déposé par les députés David Bonny et Charles Brönnimann le 18 décembre 2020 et accepté par le Grand Conseil le 25 juin 2021 par 87 voix contre 0.*

*Le présent rapport s'articule comme suit :*

### Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Conditions pour mettre en place ou développer une offre de transports publics</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Analyse des déplacements pendulaires et d'élèves dans la Broye et la région de Sarine Ouest</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Développement de l'offre dans la région de Sarine Ouest</b>	<b>5</b>
<b>4.1</b>	<b>Offre actuelle</b>	<b>5</b>
<b>4.2</b>	<b>Mise en place d'une ligne de bus entre la région de Sarine Ouest et la Broye</b>	<b>6</b>
<b>4.3</b>	<b>Développements de l'offre</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Conclusion</b>	<b>7</b>

---

## 1 Introduction

---

Dans le postulat *Une meilleure desserte en transports publics entre la Sarine et la Broye*, les députés David Bonny et Charles Brönnimann demandent qu'une étude sur l'introduction d'une ligne de transports publics reliant Fribourg (et/ou Villars-sur-Glâne) à Estavayer-le-Lac ou Rosé à Payerne soit réalisée par le Conseil d'Etat. Cette ligne devrait pouvoir être empruntée par « les habitants des villages qui habitent à proximité de cet axe, c'est-à-dire de Corjolens, Onnens, Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny et Montagny par exemple ».

Dans sa réponse du 11 mai 2021, qui propose d'accepter le postulat, le Conseil d'Etat précise, qu'étant donné le lien entre développement de l'offre en transports publics et fréquentation, l'étude comprendra une analyse des flux des pendulaires et des élèves et tiendra compte notamment :

- > de l'aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry-Matran ;
- > du principe de non-concurrence avec les lignes ferroviaires Fribourg/Freiburg – Romont et Fribourg/Freiburg – Yverdon-les-Bains ou d'autres lignes de bus afin de ne pas entraîner une diminution de leur fréquentation.

Le présent rapport rappelle tout d'abord les conditions nécessaires à la mise en place et au développement d'une offre de transports publics. Il présente ensuite l'analyse des flux des pendulaires et des élèves dans la Broye et la région de Sarine Ouest, puis les changements et développements prévus dans cette région notamment en lien avec l'ouverture de la nouvelle halte ferroviaire Avry-Matran en décembre 2025.

## 2 Conditions pour mettre en place ou développer une offre de transports publics

---

Les lignes de transport régional de voyageurs (TRV) sont généralement commandées et indemnisées par le canton et la Confédération. Les législations cantonales et fédérales règlent donc la mise en place d'une nouvelle ligne de TRV ou le développement d'une ligne existante et énumèrent les conditions.

Ainsi, l'article 7 de l'Ordonnance fédérale sur l'indemnisation et la présentation des comptes du trafic régional de voyageurs (OITRV) du 16 octobre 2024 stipule qu'une offre du TRV est reconnue et indemnisée par la Confédération avec les cantons si :

- a) la ligne a une fonction de desserte générale pendant toute l'année conformément à l'art. 5, al. 3, OTV, y compris les offres de prestations saisonnières ou fournies certains jours de la semaine afin de compléter la desserte ;
- b) des sections de ligne situées à l'étranger servent surtout au trafic suisse ou, pour les lignes ferroviaires, la gare frontière se situe à l'étranger ;
- c) la ligne présente une rentabilité minimale et au moins la demande visée à l'art. 8, al. 2 ;
- d) les prescriptions des commanditaires concernant la qualité et la sécurité de l'offre de prestations et le statut des employés sont respectées ;
- e) le service direct selon l'art. 16 LTV est assuré ;
- f) l'offre de prestations fait l'objet d'une concession, d'une autorisation telle que visée à l'art. 8 LTV ou d'une convention internationale.

Cet article précise que l'Office fédéral des transports (OFT) « fixe dans une directive les conditions de la rentabilité minimale des ligne ». La *Directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs (TRV)* lie donc 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 :

1. 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 ;
2. 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 par les recettes de la première catégorie (desserte de base) est fixé à 10 % et celui de la deuxième à 20 %.

La nouvelle loi cantonale sur la mobilité (LMob), entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, mentionne quant à elle 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.

Le type d'offre « trafic de voyageurs d'intérêt cantonal » est une nouveauté introduite par la LMob. Cette catégorie intermédiaire permet au canton de financer et de commander des offres de transport public jugées importantes pour le canton, même si elles ne remplissent pas les critères fédéraux requis pour être reconnues comme du trafic régional cofinancé par la Confédération. Il 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).<sup>1</sup>

En outre, la LMob prévoit à l'article 185 la possibilité d'un financement par l'Etat de lignes ou de prestations à l'essai jusqu'à 55 % des coûts d'exploitation non couverts par les recettes, ce dans les limites des disponibilités budgétaires. Si l'essai est concluant et que les dispositions légales le permettent, l'indemnisation est prise en charge avec la Confédération. L'article 112 du Règlement sur la mobilité (RMob) précise les conditions du subventionnement des lignes ou prestations à l'essai :

- > elles sont opportunes ou innovantes ;
- > elles ne concurrencent aucune ligne existante des transports publics de manière importante; et
- > il est vraisemblable que les exigences minimales relatives à l'utilisation et à la couverture des coûts seront atteintes à terme.

### **3 Analyse des déplacements pendulaires et d'élèves dans la Broye et la région de Sarine Ouest<sup>2</sup>**

---

La création d'une nouvelle ligne du TRV dépend donc de son potentiel d'utilisation afin qu'elle soit susceptible de répondre aux exigences de rentabilité minimale de la Confédération présentées au chapitre 2. L'analyse des déplacements pendulaires et des élèves permet une évaluation de ce potentiel.

L'entier des élèves du secondaire I du périmètre considéré est acheminé en transports publics vers les écoles du Cycle d'orientation (CO) de Sarine Ouest à Avry ou, pour les élèves domiciliés à Grandsivaz ou Montagny, du CO de la Broye à Cugy. Au niveau secondaire II, il existe également des liaisons vers les collèges de Fribourg et le Gymnase intercantonal de la Broye (GYB) à Payerne permettant aux élèves de s'y rendre en transports publics. Il n'y a en

---

<sup>1</sup> Ces lignes seront définies dans le cadre de l'établissement du plan cantonal des transports ; la LMob prévoit un délai de 3 ans pour l'établir. La mise en place de ce type d'offre sera tributaire des disponibilités budgétaires.

<sup>2</sup> La région de Sarine-Ouest comprend : Matran, Avry, Prez, Neyruz, Cottens, Chénens, Autigny, La Brillaz, Ponthaux.

principe pas de déplacement d'élèves entre les secteurs de Sarine Ouest et la Broye. Le potentiel d'élèves utilisant une ligne de bus reliant ces deux régions est donc négligeable.

L'évaluation du potentiel constitué par les pendulaires<sup>3</sup> se base sur les données du « relevé structurel » 2018-2022 de la Confédération<sup>4</sup>. Elles montrent qu'environ 130 personnes pendulent entre leur domicile et leur lieu de travail chaque jour de la semaine depuis les communes d'Avry, Prez et La Brillaz en direction de Payerne. En intégrant Estavayer, le total estimé monte à 180 pendulaires. La part des kilomètres parcourus par les habitantes et habitants du canton de Fribourg en transports publics se situe entre 15 et 20 %. On peut donc estimer que le potentiel de fréquentation d'une liaison bus entre Sarine Ouest et la Broye est de 30 à 40 personnes par jour. Ces chiffres ne tiennent pas compte des communes voisines qui ne seraient pas directement desservies par une ligne entre ces deux secteurs. Toutefois, les transports publics sont beaucoup moins concurrentiels à la route si un transbordement est nécessaire et que, comme c'est le cas en entrée de Payerne ou d'Estavayer, le trafic routier bien que dense reste fluide. Le potentiel de pendulaires utilisant une ligne de bus reliant ces deux régions est donc faible.

A noter aussi que la Broye se caractérise par des flux pendulaires multidirectionnels, contrairement à d'autres régions du canton, notamment Sarine Ouest où la destination prépondérante est l'agglomération de Fribourg comme le montre la carte ci-dessous.



Flux pendulaires, indépendamment du mode de transport (basé sur les données du relevé structurel 2018-2022). Les barres indiquent les directions des flux à un endroit donné : bleu-vert Fribourg, rose Lausanne, vert foncé Payerne, , bleu Bulle, vert clair Berne, rose pâle Villars-sur-Glâne.

En résumé, du fait de l'absence de flux scolaires et du nombre limité de pendulaires, le potentiel d'utilisation d'une ligne TRV reliant la région de Sarine Ouest et la Broye s'avère faible.

<sup>3</sup> Définition de l'Office fédéral de la statistique du terme pendulaire : « Personne active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu de travail fixe situé hors de son bâtiment d'habitation. N'en font donc pas partie les personnes travaillant à leur domicile et les actifs occupés qui n'ont pas de lieu de travail fixe (par ex. les représentants commerciaux) ».

<sup>4</sup> Le relevé structurel (RS) est un élément du recensement fédéral de la population. Il est réalisé par écrit auprès d'un échantillon de la population. Le relevé structurel (RS) est réalisé dans le cadre du nouveau système de recensement annuel de la population. Il vise avant tout l'observation des structures socioéconomiques et socioculturelles de la population en Suisse.

---

## 4 Développement de l'offre dans la région de Sarine Ouest

### 4.1 Offre actuelle

L'offre du TRV dans la région de Sarine Ouest, qui avait été étoffée et optimisée lors du changement d'horaire 2016 (décembre 2015), s'articule autour de la ligne RER Lausanne - Romont - Fribourg/Freiburg - Yverdon-les-Bains qui bénéficient de la cadence à la demi-heure. En effet, depuis le 15 décembre 2024 (horaire 2025) les trains de la ligne RER Fribourg/Freiburg - Romont circulent jusqu'à Lausanne et sont couplés aux trains de la ligne RER Fribourg/Freiburg - Yverdon-les-Bains<sup>5</sup>; ils desservent notamment les gares de Rosé (halte d'Avry-Matran dès décembre 2025), Villars-sur-Glâne, Payerne et Estavayer-le-Lac à la cadence 30 minutes et permettent donc de relier sans changement la région de Sarine Ouest à la Broye. Cette nouvelle offre répond partiellement au postulat des députés Bonny et Brönnimann. Outre cette liaison ferroviaire d'autres améliorations bénéficiant à ces deux régions ont été introduites lors du changement d'horaire 2025 :

- > la ligne 20.334 Cousset – Montagny – Mannens bénéficie de trois paires de courses supplémentaires,
- > les bus de la ligne 11 de l'agglomération de Fribourg qui relie la capitale du canton et Rosé, circulent à la cadence 15 minutes entre Fribourg et Avry-Centre (horaire 2025).

Comme le montre le schéma ci-dessous, les flux de voyageurs s'orientent principalement vers l'agglomération de Fribourg et vers Avry en raison de la présence du CO de Sarine Ouest. Les lignes de bus desservant cette région ont donc généralement comme point d'arrivée et de départ

- > la gare de Rosé, où les passagers peuvent transborder sur les trains RER Lausanne - Romont - Fribourg/Freiburg - Yverdon-les-Bains,
- > la gare routière de Fribourg, où ils peuvent emprunter un bus de l'Agglomération de Fribourg ou une correspondance sur l'un des nombreux trains desservant la gare de Fribourg/Freiburg,
- > dans une moindre mesure, la halte ferroviaire de Grolley, où ils peuvent emprunter un des trains de la ligne RER Lausanne - Romont - Fribourg/Freiburg - Yverdon-les-Bains.

Les localités mentionnées par les députés David Bonny et Charles Brönnimann dans leur postulat, à savoir Corjolens, Onnens, Noréaz, Prez-vers-Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny, Montagny et Grandsivaz, se situent sur la ligne RER Lausanne - Romont - Fribourg/Freiburg- Yverdon-les-Bains. Elles sont desservies par des lignes de bus rabattues sur le réseau ferroviaire en fonction des destinations principales des déplacements. A l'exception de Montagny et Grandsivaz, qui sont orientées vers Payerne et Fribourg, les autres localités sont reliées à la gare de Rosé, où il est possible de transborder pour se rendre à Fribourg. Le village de Noréaz est relié par bus à la gare de Rosé et à celle de Grolley avec d'excellentes correspondances ferroviaires tant vers Fribourg que vers Payerne et Estavayer-le-Lac.

---

<sup>5</sup> Auparavant ils étaient couplés à ceux de la ligne RER Fribourg/Freiburg – Ins (-Neuchâtel).

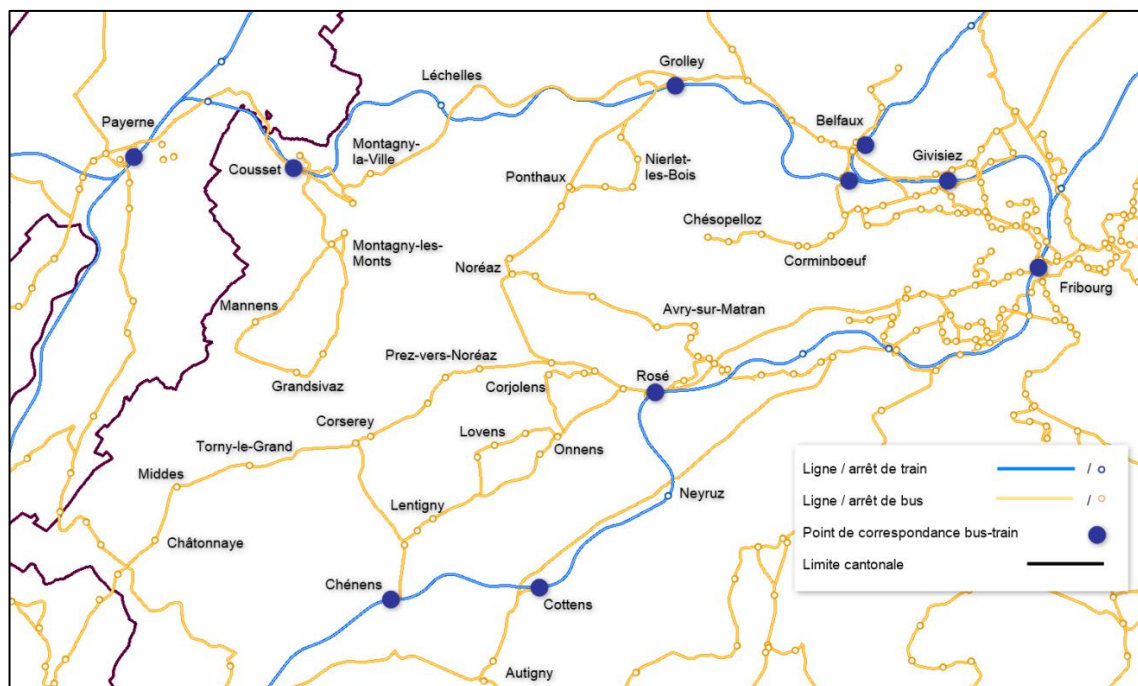


Schéma avec les lignes de transports publics desservant la région de Sarine Ouest et une partie de la Broye

## 4.2 Mise en place d'une ligne de bus entre la région de Sarine Ouest et la Broye

L'analyse présentée au chapitre 3 montre que le potentiel de fréquentation est insuffisant pour justifier la création d'une ligne de bus entre Fribourg (et/ou Villars-sur-Glâne) et Estavayer ou entre Rosé et Payerne. En effet, il est peu vraisemblable qu'une telle ligne remplisse à terme les exigences du RMob « relatives à l'utilisation et à la couverture des coûts » pour le subventionnement d'une ligne d'essai. Ce règlement stipule également qu'une telle ligne ne doit pas concurrencer une ligne existante de manière importante ; or une ligne de bus entre Fribourg et Estavayer entrerait en concurrence avec la ligne ferroviaire Lausanne – Romont - Fribourg/Freiburg – Estavayer-le-Lac – Yverdon-les-Bains.<sup>6</sup> Ce faible potentiel et cette concurrence rendent également la mise en place par le canton d'une telle ligne en tant que trafic de voyageurs d'intérêt cantonal difficilement envisageable.

## 4.3 Développements de l'offre

De nouvelles améliorations de l'offre sont prévues dans la région de Sarine Ouest en décembre 2025 (horaire 2026) :

- > La halte ferroviaire d'Avry-Matran sera mise en fonction et permettra de supprimer le transbordement sur un bus de nombreux élèves du CO de Sarine Ouest (horaire 2026) ;
- > Les lignes de bus suivantes seront développées et systématiquement prolongées jusqu'à la halte d'Avry-Matran (horaire 2026): 20.339 Avry - Rosé – Chénens (trois paires de courses supplémentaires du lundi au vendredi), 20.340 Rosé – Grolley (deux paires de courses supplémentaires le samedi), 20.460 Romont FR - Villaz-St-Pierre - Sédeilles - Rosé - Avry Centre (deux paires de courses supplémentaires le samedi), et 20.462 Romont FR - Sédeilles - Rosé - Avry Centre (deux paires de courses supplémentaires le samedi).

Des réflexions sont également en cours au niveau de l'Agglomération de Fribourg pour mettre en place, dès que le réaménagement de la jonction autoroutière de Matran sera terminé, une nouvelle ligne de bus reliant Avry-sur-Matran, Rosé et les différentes zones d'activités de ce secteur (horaire 2028). Surtout, l'aménagement d'une voie de rebroussement à Rosé, permettra l'introduction de la cadence 15 minutes entre la nouvelle halte d'Avry-Matran et Fribourg. Cette augmentation de l'offre était planifiée pour le changement d'horaire 2028, mais la procédure est bloquée par des oppositions, repoussant ainsi cette offre à plus tard. Dans l'intervalle des alternatives sont en cours

<sup>6</sup> Voir chapitre 2.

---

d'analyse pour anticiper cette offre. Il s'agira de la dernière étape de la mise en place du ¼ d'heure ferroviaire dans l'agglomération de Fribourg.

Par ailleurs des discussions au sein du groupe de travail Sarine Ouest<sup>7</sup> et avec la commune de Montagny ont montré l'intérêt d'une modification et une extension du parcours de la ligne 20.334 Cousset – Montagny - Mannens afin de créer une liaison Cousset – Montagny - Corjolens Bif, Mannens – Grandsivaz – Prez - Avry-sur-Matran. Cela permettra de transborder à Cousset ou à la future halte de Avry-Matran sur les trains régionaux de la ligne RER Lausanne – Fribourg/Freiburg – Yverdon-les-Bains. La faisabilité technique est en cours de vérification.

## 5 Conclusion

L'analyse des déplacements des pendulaires et des élèves dans la région de Sarine Ouest et dans la Broye ainsi que le principe de non-concurrence entre les lignes de transports publics afin de ne pas entraîner la diminution de leur cadence, font que l'introduction d'une nouvelle ligne de bus reliant ces deux régions n'est pas concevable actuellement. Toutefois le prolongement des trains régionaux Romont – Fribourg/Freiburg jusqu'à Yverdon-les-Bains offre une liaison ferroviaire directe entre ces deux régions, répondant ainsi partiellement à la proposition des députés Bonny et Brönnimann. Ce train sera prolongé jusqu'à Lausanne et offrira également à la région de Sarine-Ouest une liaison ferroviaire directe avec l'arc lémanique. Par ailleurs, la réalisation du projet de modification du trajet de la ligne 20.334 Cousset – Montagny - Mannens et de son prolongement jusqu'à la future halte ferroviaire d'Avry-Matran créerait également un lien entre la Broye et la région de Sarine Ouest.

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à prendre acte du présent rapport.

---

<sup>7</sup> Formé de la préfète de la Sarine, de représentant-es des communes, des entreprises de transport et du Service de la mobilité.