Rapport 2026-DIME-89

5 octobre 2026

—

Liaison directe Fribourg-Bulle (métro-train-tram)

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport sur le postulat 2021- GC-70 Liaison directe Fribourg–Bulle (métro-train-tram) déposé par les députés Pierre Mauron et Jean-Daniel Wicht le 18 mai 2021 et accepté par le Grand Conseil le 20 mai 2022 par 87 voix contre 3.

Le présent rapport s'articule comme suit :

Table des matières

—

1 Introduction 2

2 Analyses de nouveaux tracés ferroviaires entre Fribourg et Bulle 2

2.1 Etudes d'une nouvelle ligne ferroviaire Lausanne – Berne : contextes et objectifs 2

2.2 Analyses de nouveaux tracés entre Fribourg et Bulle 4

3 Améliorations prévues à la ligne ferroviaire Bulle – Romont – Fribourg/Freiburg 5

4 Transport public à haut niveau de service (THNS) dans l'agglomération de Fribourg 6

5 Conclusion 6

1 Introduction

Par postulat accepté par le Grand Conseil le 20 mai 2022, les députés Pierre Mauron et Jean-Daniel Wicht demandent au Conseil d'Etat d'« examiner la faisabilité d'un accès ferroviaire reliant Fribourg à Bulle, construit par étape, et d'une desserte sur un axe ferroviaire Nord-Sud, Fribourg–Marly–Bulle ». Ils justifiaient cette demande notamment par l'augmentation de la population de l'agglomération de Bulle.

Dans sa réponse du 15 mars 2022, le Conseil d'Etat rappelait que les aménagements de l'infrastructure ferroviaire et leur financement sont de la compétence de la Confédération et sont planifiés par étapes dans le cadre du programme fédéral de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), suivant un processus qui permet de recenser des projets et de les classer par degrés d'urgence en fonction notamment de leur rapport coût /utilité[1]. Il proposait cependant d'examiner cette faisabilité lors de « l'établissement de la stratégie cantonale du développement ferroviaire à l'horizon 2040–2050 »[2]. Toutefois, un nouveau tracé ferroviaire Lausanne – Fribourg/Freiburg – Berne passant par Bulle a été analysé dans le cadre d'une étude de faisabilité réalisée en 2020 sur mandat des cantons de Vaud et Fribourg et de l'étude dite exploratoire « Lausanne – Berne, accélération et extension de capacité (Avenir de la ligne) » des CFF, réalisée de mi-2021 à mi-2023 dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES (PRODES EA 2035). Le rapport final date d'octobre 2025 et sa publication par l'Office fédérale des transports a été officialisée début 2026. Le Conseil d'Etat a attendu cette publication pour finaliser son rapport sur postulat.

Le présent rapport présente tout d'abord les analyses de tracés d'une nouvelle ligne ferroviaire Fribourg – Bulle faites dans ces deux études. Il présente ensuite les améliorations prévues sur la ligne ferroviaire existante Bulle – Romont – Fribourg/Freiburg puis l'étude des Transports publics fribourgeois (TPF) sur un transport à haute capacité entre Fribourg et Marly.

2 Analyses de nouveaux tracés ferroviaires entre Fribourg et Bulle

2.1 Etudes d'une nouvelle ligne ferroviaire Lausanne – Berne : contextes et objectifs

Les aménagements à l'infrastructure ferroviaire sont de la compétence de la Confédération. Ils sont planifiés par étape dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Parmi les mesures de l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035), adoptée par le Parlement fédéral le 21 juin 2019 (*Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire* du 21 juin 2019) figure l'analyse de l'« accélération et extension de capacité » entre Lausanne et Berne en vue d'une réalisation dans l'étape d'aménagement suivante.

Les cantons de Fribourg et de Vaud ont chargé en septembre 2019 un bureau d'ingénieur d'identifier les aménagements à envisager entre Lausanne et Berne dans le cadre d'une étude de faisabilité rendue en 2020 et intitulée « Accélération Lausanne – Berne et amélioration RER »[3]. Plusieurs tracés et variantes de tracés, notamment sur l'axe Lausanne – Vevey – Bulle – Fribourg, ont été analysés puis comparées afin de retenir le meilleur tracé pour augmenter l'offre en transports publics (extension de capacité) et diminuer le temps de parcours (accélération).

Cette étude a servi de base à celle dite « exploratoire » de l'axe ferroviaire Lausanne – Berne menée en 2022 par les CFF sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT) et conformément à l'Arrêté fédéral du 21 juin 2019 [4]. Elle a été supervisée par un Comité politique (COPOL) formé de la Cheffe de la division Infrastructure et Vice-directrice de

[1] Les projets retenus dans une étape d'aménagement de PRODES sont financés par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

[2] Cela s'est concrétisé par la « Vision ferroviaire 2050+ » du canton de Fribourg publiée en automne 2024 : https://www.fr.ch/document/538861.

[3] *Etude de faisabilité Accélération Lausanne - Berne et amélioration RER*, juillet 2020.

[4] CFF: *Lausanne - Berne, accélération et extension de capacité (Avenir de la ligne)* - Etude exploratoire, Rapport final octobre 2025.

l'OFT, du Responsable de la division Infrastructure des CFF, de la Cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines de l'Etat de Vaud, du Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) de l'Etat de Fribourg et du Chef de la Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne. Au niveau technique, elle a été suivie par un Groupe de coordination composé de collaborateurs de l'OFT, des CFF ainsi que des cantons de Berne, Fribourg et Vaud.

A l'instar de l'étude de faisabilité de 2020, l'un des buts de l'étude exploratoire des CFF est de choisir le tracé optimal d'une nouvelle ligne de chemin de fer permettant une vitesse plus élevée des trains et l'augmentation de l'offre entre Lausanne et Berne[5]. Ce choix s'est fait notamment en mettant en évidence des tronçons où l'implantation d'une infrastructure ferroviaire est difficile et ne permet pas le développement de l'offre entre Berne, Fribourg/ Freiburg et Lausanne. Parmi les tronçons étudiés figurent Fribourg – Bulle.

Comme l'étude de 2020 (schéma 2), le périmètre de l'étude des CFF[6] (schéma 1) a été divisé en trois corridors allant de Lausanne à Berne :

> Corridor Ouest (O) qui passe par le Jorat, la Broye puis à proximité du Lac de Morat
> Corridor Centre (C) qui suit plus ou moins l'axe ferroviaire actuel
> Corridor Est (E) qui passe par Puidoux, Châtel-Saint-Denis, Bulle, Fribourg, puis suit l'axe actuel entre Fribourg et Berne

Ces trois corridors ont été à leur tour scindés horizontalement en trois secteurs :

1. Lausanne-Moudon/Romont/Bulle
2. Moudon/Romont/Bulle-Payerne/Fribourg
3. Payerne/Fribourg-Berne

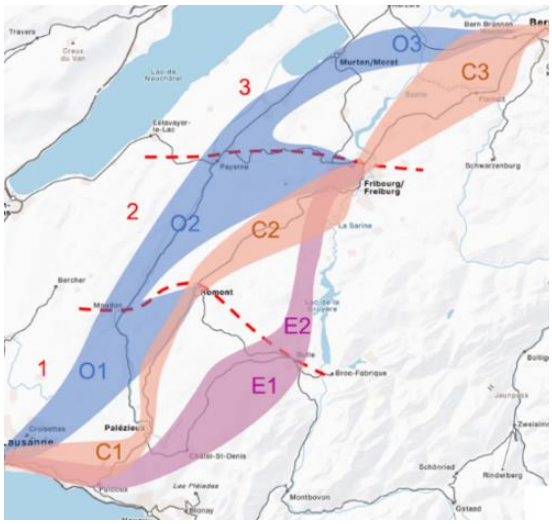


Schéma 1 (étude des CFF de 2022, rapport final octobre 2025)

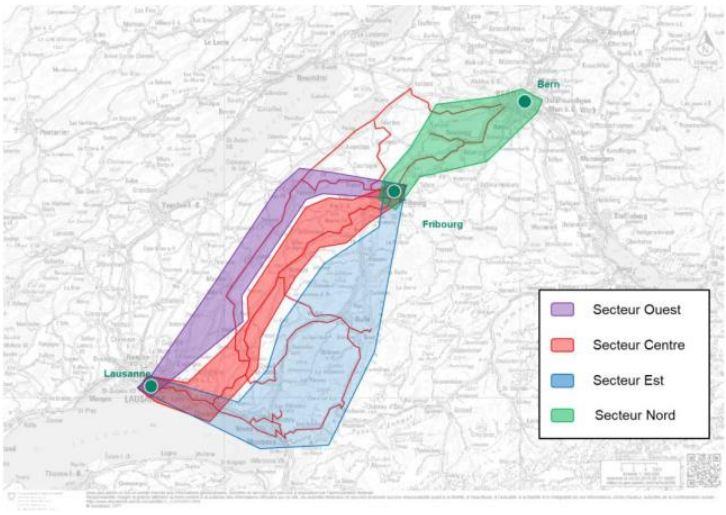


Schéma 2 (étude de faisabilité de 2020)

Sur la base de ce découpage en corridors et en secteurs ainsi que des études déjà réalisées, des variantes et des « scénarios de structure d'offre » ont été élaborés par les CFF, notamment le Scénario Préalpes qui relie Fribourg et Lausanne en passant par Bulle.

[5] Sur la base de cette étude exploratoire, une étude préliminaire a été lancée en janvier 2023.

[6] Cette étude exploratoire s'est basée notamment sur les données de l'étude de faisabilité de 2020 *Accélération Lausanne-Berne et amélioration RER*.

2.2 Analyses de nouveaux tracés entre Fribourg et Bulle

Les CFF ont donc examiné l'aménagement d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Fribourg passant par Bulle (Scénario Préalpes). Selon les discussions qui ont eu lieu dans le cadre de l'étude exploratoire des CFF[7], il ressort que hormis entre Lausanne et Vevey, il n'existe actuellement aucun tronçon ferroviaire dans ce secteur et qu'il serait nécessaire de :

> Créer un nouveau tracé entre Matran et Bulle d'environ 22 km dont environ 11 km de tunnels,
> Aménager une nouvelle gare à Bulle en surface ou en souterrain,
> Réaliser un nouveau tracé entre Lausanne et Bulle soit de 40 km intégralement en tunnel et avec une gare souterraine à Bulle afin d'atténuer la forte pente (variante Q du schéma 3), soit de 39 km dont 25 km de tunnels entre Lausanne et les environs de de Châtel-Saint-Denis (forte déclivité pour remonter à la surface) puis longeant l'autoroute A12 (variante R du schéma 3).

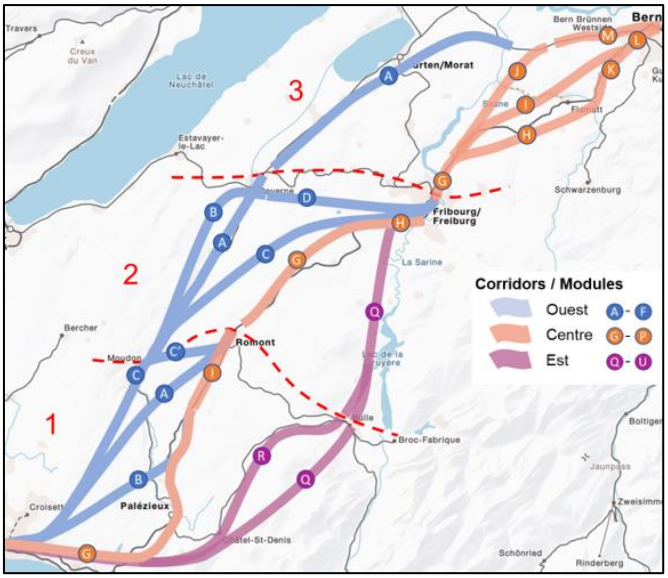


Schéma 3 (étude des CFF de 2022, rapport final octobre 2025)

Ces discussions montrent également que l'aménagement d'une nouvelle ligne Fribourg – Bulle – Lausanne nécessiterait la construction d'un tronçon de plus de 60 km, majoritairement en tunnels. Un tel aménagement a des impacts sur des surfaces d'assolement, des forêts et des zones faiblement urbanisées. Une courbe entre Matran et Fribourg est nécessaire et implique une réduction de la vitesse. Pour desservir Bulle, une gare souterraine ou en plein air doit être aménagée à proximité de la gare existante ou de l'autoroute.

La comparaison des cinq scénarios retenus a conduit à l'élimination du scénario Préalpes pour la suite de l'étude. Cette élimination est due aux nombreuses infrastructures à construire et à leurs difficultés techniques importantes, à son coût important, à ses impacts sur la nature et l'environnement ainsi qu'à l'absence d'amélioration voire une détérioration de l'offre pour Palézieux, Romont et plus généralement pour la Glâne, la Veveyse et la Broye[8].

L'étude de faisabilité de 2020 n'a également pas approfondi les deux variantes passant par Bulle (voir schéma 4). La comparaison des différentes variantes montre en effet qu'elles sont celles qui comportent le plus grand nombre de kilomètres de tunnel, coûtent le plus cher et présentent la déclivité la plus forte et la troisième plus forte et ont les moins bons scores en matière de contraintes géologiques.[9]

—

[7] Ces éléments ne ressortent pas dans le rapport final d'octobre 2025 de l'étude exploratoire des CFF.

[8] Les scénarios Broye et Seeland ont également été écartés. La seconde phase de l'étude s'est donc concentrée sur le corridor passant par le Jorat et celui qui suit approximativement le tracé de la ligne actuelle (Centre).

[9] La comparaison faite dans l'étude de faisabilité de 2020 porte sur la desserte, le temps de parcours, la vitesse moyenne, les tunnels, la fourchette de coûts, la déclivité et les contraintes géologiques.

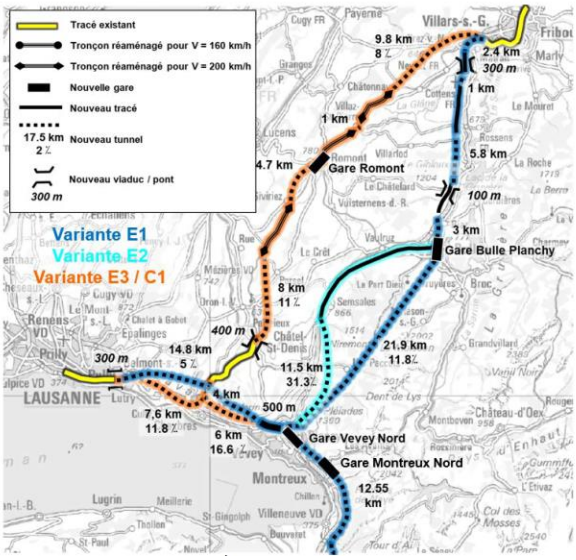


Schéma 4 (étude de faisabilité de 2020)

3 Améliorations prévues à la ligne ferroviaire Bulle – Romont – Fribourg/Freiburg

L'amélioration de la liaison ferroviaire Bulle – Romont – Fribourg/Freiburg est en cours. En effet, PRODES EA 2035 comprend la diminution du temps de parcours de cette liaison. Il sera ramené de 37 minutes à environ 31 minutes grâce à l'aménagement d'un nouveau tracé (notamment un viaduc) entre Romont et Vuisternens-devant-Romont. Cet aménagement est actuellement en procédure d'approbation des plans (PAP)[10] et sa mise en service est prévue en 2029.

Par ailleurs la « Vision ferroviaire 2050+ » du canton de Fribourg[11], publiée en automne 2024, prévoit de nouvelles améliorations de l'offre sur cette ligne, notamment une nouvelle diminution du temps de parcours. L'objectif est de le ramener à environ 25 minutes ce qui nécessitera la réalisation à l'horizon 2040-2050 de deux infrastructures supplémentaires. La première est un nouveau tracé entre Romont et Fribourg qui permettra un gain de cinq à six minutes. Comme mentionné au chapitre 2.1, l'étude de ce nouveau tracé est en cours aux CFF sur mandat de la Confédération et dans le cadre de PRODES EA 2035 pour une réalisation initialement prévue dans l'étape d'aménagement suivante[12]. Elle ne figure toutefois pas dans le projet « Transport'45 » de la Confédération mis en consultation publique du 19 juin au 9 octobre 2026. Ce projet planifie notamment les aménagements de l'infrastructure ferroviaire à réaliser d'ici 2045. [13] Le Conseil d'Etat se bat – avec les cantons de Suisse occidentale et d'autres régions indirectement concernées – pour que cette réalisation prévue depuis Rail 2000 y figure.

La seconde infrastructure, située entre Sâles et Bulle, permettra un gain de temps supplémentaire entre Bulle et Romont. Elle devrait être proposée par le canton à la Confédération dans une prochaine étape d'aménagement de PRODES (à réaliser après 2045).

[10] Une PAP de l'OFT est nécessaire pour les ouvrages et les installations de chemin de fer, de tram, de trolleybus, de transport à câbles et de navigation. Elle équivaut à une autorisation de construire.

[11] https://www.fr.ch/document/538861.

[12] L'étude de ce projet est réalisée dans le cadre de l'analyse de la ligne Lausanne – Berne présentée au point 2.1.

[13] Le projet « Transport'45 » concerne l'aménagement des infrastructures ferroviaire, routière et du trafic d'agglomération à réaliser d'ici 2045. Plus d'information sous Transports '45

4 Transport public à haut niveau de service (THNS) dans l'agglomération de Fribourg

Sur mandat de la DIME et en partenariat avec l'Agglomération de Fribourg, les TPF ont réalisé en 2021 une étude d'opportunité sur un moyen de transport à haute capacité entre Bertigny, la gare de Fribourg et Marly. Différents parcours ont été analysés et plusieurs technologies comparées : train RER, métro léger, tram-train, tram, bus à haut niveau de service (BHNS), métrocâble (télécabine urbaine)[14]. Ces analyses recommandent l'approfondissement des variantes tram et BHNS car elles ont des potentielles d'extensions et d'augmentation de capacités intéressantes et sont plus adaptées à une desserte fine. L'étude préliminaire a débuté en été 2024. La phase 1 est terminée et a permis de choisir en janvier 2026 deux concepts à approfondir dans la phase 2 qui débutera en novembre 2026. Le rapport final est attendu à l'automne 2027.

La variante bus du THNS dans l'agglomération de Fribourg a été qualifiée de prioritaire (priorité A) par l'EPFZ dans son rapport d'expertise commandé par le DETEC pour établir son projet « Transport'45 » mis en consultation le 19 juin 2026. Elle est ainsi éligible à un cofinancement fédéral dans le cadre d'une prochaine génération de projet d'agglomération. Le but de l'Etat de Fribourg est d'annoncer le projet transport à haut niveau de service dans l'agglomération de Fribourg à la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération de 6e génération.

5 Conclusion

L'objectif de l'étude de faisabilité de 2020 mandatée par les cantons de Fribourg et de Vaud et celle dite exploratoire menée en 2022 par les CFF était de définir une vision pour l'augmentation de la capacité, la stabilisation du réseau et la diminution du temps de parcours des trains sur l'axe Lausanne – Berne et non de répondre au postulat des députés Pierre Mauron et Jean-Daniel Wicht qui demande d'examiner la faisabilité d'un axe ferroviaire Fribourg–Marly–Bulle. Toutefois ces études ont permis au Conseil d'Etat de constater les difficultés techniques de la réalisation d'une nouvelle ligne plus directe entre Fribourg et Bulle, ses coûts importants et ses impacts sur le paysage et l'environnement.

Il n'envisage donc pas d'approfondir l'étude. Cependant, l'analyse du projet de THNS dans l'agglomération de Fribourg (tram et BHNS) en vue de son intégration dans un projet d'agglomération est en cours. Surtout, l'amélioration du temps de parcours de la ligne ferroviaire Bulle – Romont – Fribourg/Freiburg est d'ores et déjà prévue par le canton de Fribourg ; l'objectif est de le ramener par étapes à environ 25 minutes et ainsi de mieux relier Bulle au réseau ferroviaire national afin que les transports publics y soient plus concurrentiels par rapport à la voiture, ce qui pourrait aussi permettre de décharger les nœuds routiers des deux agglomérations. Cet objectif temporel pourra être atteint en aménageant un nouveau tronçon ferroviaire entre Fribourg et Romont. L'objectif du canton est qu'il figure, comme il se doit, dans la prochaine étape d'aménagement ferroviaire de la Confédération (projet « Transport'45 »).

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

[14] Le métro léger est une forme de transport urbain à mi-chemin entre le tramway et le métro. Le tram-train est un transport lourd ferroviaire pouvant circuler autant sur les voies de tramways et sur le réseau ferroviaire. Le BHNS a pour objectif d'améliorer la capacité et la régularité de service par rapport à des lignes de bus conventionnelles ; ses caractéristiques principales sont notamment : utilisation de véhicules capacitaires de types bus ou trolleybus, accès plein pied, parcours rationalisé avec itinéraire intégralement ou partiellement en sites propres, priorité dans les carrefours, forte fréquence.