



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Chevalley Michel

2020-CE-110

Diminution du temps de parcours sur la ligne CFF Lausanne-Berne. Incidences pour le canton de Fribourg

I. Question

« Vision 2050 » ! C'est le nom de code que le canton de Vaud a donné au plan qui doit convaincre la confédération de financer la réalisation de nouvelles infrastructures, sur les lignes menant au nœud ferroviaire de Lausanne-Renens.

La stratégie cantonale vaudoise va incontestablement dans le sens d'une mobilité durable. Elle comprend toutefois un volet qui interpelle : la diminution envisagée du temps de parcours entre Berne et Lausanne.

L'idée est de gagner 15 minutes et, ce faisant, de bénéficier d'un temps de parcours qui soit équivalent à celui mesuré entre Berne et Zurich. A savoir, un trajet de moins de 60 minutes.

L'homme pressé gagnerait ainsi 15 précieuses minutes sur la distance Lausanne-Berne. Soit !

Le Fribourgeois que je suis, vivant, qui plus est, aux confins du canton, se pose des questions sur les clés à même d'ouvrir une telle possibilité.

En d'autres termes, où et comment trouver ces 15 minutes ?

Certains parlementaires fédéraux ont déjà leur petite ou leur grande idée à ce sujet. Les pistes qu'ils ont esquissées ne lassent pas d'inquiéter les Fribourgeois, en particulier celles et ceux qui, chaque jour, se déplacent sur la ligne Genève-Lausanne-Fribourg-Berne-Zurich.

Comme ces derniers, je crains, en effet, que le gain d'un quart d'heure – bien plus que vaudois, celui-là – se fasse au détriment des régions périphériques.

Districts et régions en savent quelque chose. Ils ont fait de la mobilité une priorité. Ils veillent au grain et se battent pour le maintien d'une offre optimale en matière de transports publics.

L'idée de gagner un quart d'heure entre Lausanne et Berne est bonne. Mais elle ne doit pénaliser, ni Fribourg, ni Palézieux, ni Romont.

Le communiqué de presse du 3 juin 2020, du Conseil d'Etat du canton de Vaud, se veut rassurant, affirmant que la stratégie « Vision 2050 » repose, je cite : « sur une collaboration étroite avec les autres cantons ».

Pas vraiment rassuré, pour ma part, je pose donc les questions suivantes au Haut Conseil d'Etat.

En matière de politique ferroviaire...

1. Il est question, sur cet objet, de collaboration étroite du canton de Vaud avec les autres cantons. Comment se concrétise la collaboration entre le canton de Vaud et celui de Fribourg ?
2. Quelle est la position du Conseil d'Etat relativement à l'idée de diminution envisagée du temps de parcours entre Lausanne et Berne ?
3. Existe-t-il, le cas échéant, un risque de voir se péjorer la situation pour la gare de Fribourg, ainsi que pour les autres gares qui se trouvent sur la ligne Lausanne-Berne ?
4. Dans l'affirmative, quelle position compte prendre le canton et quels moyens a-t-il pour faire entendre sa voix, plus particulièrement auprès de l'Office fédéral des transports et auprès des CFF ?
5. Le canton de Vaud compte plus de 800 000 habitants, soit deux fois et demie la population du canton de Fribourg. Ce simple paramètre ne représente-t-il pas un avantage considérable ? Fribourg peut-il, de son côté, faire valoir certains avantages ? Si oui, lesquels ?
6. Le canton de Vaud a présenté « Vision 2050 ». Sur quels instruments se base l'actuelle planification du canton de Fribourg ? Quels en sont les grands axes ?

8 juin 2020

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées par le député Michel Chevalley.

1. *Il est question, sur cet objet, de collaboration étroite du canton de Vaud avec les autres cantons. Comment se concrétise la collaboration entre le canton de Vaud et celui de Fribourg ?*

La collaboration entre le canton de Vaud et le canton de Fribourg se concrétise par de nombreux échanges et des réunions régulières entre les Services et les Conseillers d'Etat (M. Jean-François Steiert et Mme Nuria Gorrite) en charge de la planification ferroviaire et de l'établissement de l'offre de transports publics ainsi que par des études et des lettres conjointes adressées à l'office fédéral des transports (OFT).

Cette collaboration se fait également dans le cadre de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) qui regroupe les cantons de Berne, Fribourg, Vaud, Valais, Neuchâtel, Genève et du Jura. La CTSO représente la région de planification (RP) Ouest dans le processus de planification des étapes d'aménagement du programme de développement stratégique ferroviaire (PRODES) de la Confédération (voir réponse à la question 6).

2. *Quelle est la position du Conseil d'Etat relativement à l'idée de diminution envisagée du temps de parcours entre Lausanne et Berne ?*

Le Conseil d'Etat de Fribourg souhaite vivement la diminution du temps de parcours des trains circulant entre Lausanne et Berne. Cette diminution doit se faire grâce à l'aménagement de nouveaux tracés, ce qui permettra également, et surtout, d'augmenter les capacités et le trafic ferroviaire sur cette ligne surchargée. L'objectif de réduction du temps de parcours des trains

grandes lignes à 56 minutes et de mise en place d'un nœud complet et symétrique aux minutes 00/30 à Lausanne et à Berne est d'ailleurs inscrit dans le plan directeur cantonal de Fribourg (PDCant)¹. A plus long terme, les cantons de Fribourg et de Vaud visent un temps de parcours de 40 minutes environ.

Ces deux cantons ont œuvré conjointement afin que les études et les travaux de planification nécessaires à la réduction du temps de parcours et à l'extension des capacités de cette ligne soient intégrées dans l'étape d'aménagement 2035 de PRODES (PRODES EA 2035) en vue de leur réalisation dans une étape ultérieure². Ils ont également mandaté en 2019, de façon proactive, une étude de faisabilité auprès d'un bureau spécialisé. Elle prévoit l'aménagement d'un tunnel entre Fribourg et Chénens, ce en sus de la ligne existante. Les CFF ont été chargés par l'OFT d'approfondir l'analyse d'un tel aménagement. Un comité politique composé de représentants des gouvernements des cantons de Berne, Fribourg, Genève et Vaud suivra ce dossier.

Le canton de Vaud a repris l'objectif de réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne dans sa Vision 2050 de la mobilité.

3. *Existe-t-il, le cas échéant, un risque de voir se péjorer la situation pour la gare de Fribourg, ainsi que pour les autres gares qui se trouvent sur la ligne Lausanne-Berne ?*
4. *Dans l'affirmative, quelle position compte prendre le canton et quels moyens a-t-il pour faire entendre sa voix, plus particulièrement auprès de l'Office fédéral des transports et auprès des CFF ?*

Actuellement, la ligne Lausanne–Berne est à la limite de sa capacité. Il est très difficile d'y faire circuler des trains supplémentaires et d'établir de bonnes correspondances dans toutes les directions et à tous les nœuds ferroviaires situés sur ce tronçon. La réalisation de nouveaux tracés afin de diminuer le temps de parcours des trains grandes lignes permettra une séparation du trafic grandes lignes et du trafic régional, comme c'est le cas entre Berne et Zürich (aménagement du « Bahn-2000-Strecke »), et donc d'augmenter les capacités. Il sera ainsi possible de faire circuler des trains supplémentaires et de mettre en place des nœuds ferroviaires cohérents avec de bonnes correspondances en gare de Fribourg, Palézieux, Romont et Düdingen mais aussi de Bulle. L'offre de transports publics dans les districts de la Glâne, de la Gruyère, de la Veveyse et dans la région de la Broye pourra être étoffée et améliorée.

Le Conseil d'Etat estime donc que la diminution du temps de parcours grâce à l'aménagement de tracés supplémentaires ne péjorera pas la situation en gare de Fribourg et dans les autres gares se situant sur la ligne Lausanne–Berne, mais au contraire permettra de l'améliorer. Si le moindre risque de péjoration de la desserte ferroviaire régionale devait apparaître, le Conseil d'Etat interviendra et appuiera de tout son poids pour l'écarter. Il peut compter sur l'appui du canton de Vaud, qui ne souhaite pas non plus une péjoration de la desserte régionale sur cette ligne où circule

¹ Pour rappel, cet objectif était déjà visé dans le concept Rail 2000. Ce concept prévoyait plusieurs nouveaux tracés entre Oron et Fribourg, mais seul le tunnel entre Vauderens et Siviriez a été aménagé. L'objectif de Rail 2000 a été partiellement repris dans l'étape d'aménagement 2025 de PRODES, mais avec comme objectif une réduction du temps de parcours de 66 à 61 minutes. Pour y parvenir, l'OFT et les CFF tablent sur le système de compensation de roulis (Wankkompensation – WAKO) permettant aux trains de rouler plus rapidement dans les courbes.

² Cette étape a été approuvée par le Parlement fédéral en juin 2019.

les trains reliant Payerne et l'Arc lémanique (Broye longitudinale), mais aussi de sa députation aux Chambres fédérales et des TPF.

Une telle péjoration irait en effet à l'encontre de l'objectif gouvernemental de renforcer le centre cantonal, qui doit bénéficier à l'ensemble du canton. Le Conseil d'Etat remarque en outre que la fusion du Grand Fribourg donnera également plus de poids aux autorités de la nouvelle commune pour soutenir ces efforts en vue du maintien et de l'amélioration de la situation de la gare de Fribourg.

5. *Le canton de Vaud compte plus de 800 000 habitants, soit deux fois et demie la population du canton de Fribourg. Ce simple paramètre ne représente-t-il pas un avantage considérable ? Fribourg peut-il, de son côté, faire valoir certains avantages ? Si oui, lesquels ?*

De nombreuses lignes ferroviaires mais aussi de bus desservent les cantons de Fribourg et de Vaud. Une partie importante de la population fribourgeoise, notamment du sud du canton et de la Broye, travaille sur l'Arc lémanique et utilise les transports publics pour s'y rendre. Ces deux cantons coopèrent donc en matière de transports publics.

Il existe également une bonne coopération entre les cantons de la Suisse occidentale, notamment dans le cadre de la CTSO. En effet, pour que le réseau ferroviaire soit performant, il est nécessaire que les cantons soient bien reliés entre eux. La diminution du temps de parcours et l'augmentation des capacités de la ligne Berne–Lausanne, axe ferroviaire principal suisse, est voulue et défendue par tous ces cantons. Cela facilitera non seulement le rétablissement de la cadence 30 minutes entre Berne et Genève des trains InterCity et InterRegio, mais surtout la mise en circulation d'un train RegioExpress (RE) Genève–Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Berne, celle d'autres trains RE et régionaux supplémentaires, ainsi que la mise en place d'un nœud symétrique à Lausanne et Berne et de bonnes correspondances aux autres nœuds ferroviaires situés sur cette ligne.

6. *Le canton de Vaud a présenté « Vision 2050 ». Sur quels instruments se base l'actuelle planification du canton de Fribourg ? Quels en sont les grands axes ?*

« Vision 2050 » du canton de Vaud présente la planification ferroviaire vaudoise. Cette planification est basée sur un processus qui est plus ou moins identique dans le canton de Fribourg, et dont le processus de planification est décrit ci-dessus.

Le trafic régional de voyageurs (TRV) est commandé et indemnisé conjointement par les cantons et la Confédération. La planification de l'offre ferroviaire est donc faite en collaboration étroite avec l'OFT, mais aussi les entreprises de transports concernées (pour le canton de Fribourg, les CFF, les TPF, les BLS et le MOB) et les cantons voisins. Il est également tenu compte, dans la mesure du possible, des demandes des communes et des régions. Cette planification suit un processus continu et évolutif. La DAEC présente régulièrement au Conseil d'Etat les développements projetés en matière de transports publics.

La mise en place du RER Fribourg | Freiburg a été décidée par arrêtés du Conseil d'Etat de 2009. Cela s'est concrétisé par :

- > La mise en circulation du RegioExpress Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg qui circule depuis décembre 2012 toutes les 30 minutes et est prolongé une fois par heure vers Berne,

- > L'instauration en décembre 2014 et en décembre 2017 de la cadence 30 minutes sur les lignes régionales desservant le centre cantonal : Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains, Fribourg/Freiburg–Romont, Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Ins, ainsi qu'entre Kerzers–Murten/Morat,
- > L'instauration de la cadence 30 minutes entre Bulle et Palézieux en décembre 2018,
- > L'instauration de la cadence 15 minutes entre Fribourg/Freiburg et Givisiez en décembre 2019 (première étape de la cadence ferroviaire au quart d'heure dans l'agglomération de Fribourg).

Ces améliorations de l'offre ont nécessité d'importants travaux à l'infrastructure ferroviaire.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les aménagements de l'infrastructure ferroviaires sont financés via le fonds fédéral de l'infrastructure ferroviaire (FIF) et planifiés par la Confédération par étapes dans PRODES³. Le contenu des différentes étapes d'aménagement est établi sur la base de nombreux projets d'offre communiqués par les cantons regroupés en RP. Le principal critère d'évaluation pour l'intégration de projets d'offre dans une étape d'aménagement est la résolution des surcharges identifiées sur le réseau.

Fribourg fait partie, avec les autres cantons de la Suisse occidentale, de la RP Ouest qui est chapeautée par la CTSO. Elle a livré le 28 novembre 2014 son rapport à l'OFT pour l'établissement de l'étape d'aménagement 2035. Il contenait environ 90 mesures de développement de l'offre, dont 16 du canton de Fribourg. Compte tenu des contraintes budgétaires fédérales, toutes n'ont pas été retenues. Le Conseil fédéral a transmis le 31 octobre 2018 son message sur PRODES EA 2035 au Parlement fédéral qui l'a accepté en juin 2019 et a porté le montant à 12,89 milliards de francs (environ 200 projets). Ce montant, financé via le FIF, servira aux études mais surtout aux aménagements à l'infrastructure, nécessaires à la réalisation des projets d'offre retenus.

L'entretien, le maintien et la réfection de l'infrastructure ferroviaire sont également financés via le FIF. Ils sont planifiés par les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre de conventions de prestation (CP) et permettent également certains développements de l'offre.

Les prochains développements de l'offre ferroviaire prévus dans le canton de Fribourg sont⁴ :

- > Cadence 30 minutes en soirée et le week-end sur toutes les lignes RER desservant Fribourg/Freiburg (en cours et sans infrastructure),
- > RE Fribourg/Freiburg–Bulle prolongés jusqu'à Broc-Fabrique suite à la mise à voie normale du tronçon Bulle–Broc-Fabrique (CP),
- > Cadence 30 minutes entre Bulle et Gruyères (CP),
- > Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry-Matran (CP),
- > Cadence 15 minutes entre Fribourg/Freiburg et Avry-Matran (PRODES EA 2035),
- > Diminution du temps de parcours entre Bulle et Fribourg/Freiburg (PRODES EA 2035),
- > Cadence 30 minutes entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel (PRODES EA 2035),
- > Suppression des exceptions à la cadence 30 minutes entre Fribourg/Freiburg et Yverdon-les Bains (PRODES EA 2035),

³ Ce, suite à l'acceptation en votation populaire du 9 février 2014 de l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

⁴ Entre parenthèses figurent l'outil de planification de ces travaux, c'est-à-dire PRODES ou une CP.

- > RE Genève–Lausanne–Fribourg/Freiburg–Berne avec desserte de Palézieux, Romont et Düdingen grâce au prolongement d'un des quatre RE circulant entre Genève et Lausanne (partiellement dans PRODES EA 2025 puis dans EA 2035),
- > Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Agy (PRODES EA 2035),
- > Création d'un centre logistique Broye dans le secteur de Rose de la Broye (PRODES EA 2035).

Par ailleurs le canton de Fribourg souhaite, à côté de la diminution du temps de parcours des trains grandes lignes grâce à des corrections de tracé entre Berne et Lausanne, que les mesures non retenues dans PRODES EA 2035 le soient dans la prochaine étape d'aménagement. Il s'agit de :

- > Cadence 15 minutes entre Fribourg/Freiburg et Schmittlen (3^e et dernière étape du quart d'heure dans le périmètre ferroviaire de l'agglomération de Fribourg),
- > RE Fribourg/Freiburg–Neuchâtel en 45 minutes de temps de parcours (cadence horaire),
- > Diminution du temps de parcours entre Bulle et Palézieux à 30 minutes,
- > Liaison supplémentaire Bulle–Romont avec arrêt aux haltes intermédiaires (cadence horaire),
- > Deuxième liaison horaire Romont–Lausanne avec desserte régionale entre Romont et Palézieux,
- > Prolongement des trains Bulle–Montbovon jusqu'à Château d'Ex.

Le canton demandera également :

- > Une nouvelle liaison ferroviaire Vevey–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Berne (par la ligne des vignes),
- > RE Genève–Lausanne–Palézieux–Payerne–Murten/Morat grâce au prolongement d'un des quatre RE circulant entre Genève et Lausanne.

A noter que le processus de planification de la prochaine étape d'aménagement de PRODES sera lancé fin 2022 par l'OFT.

20 avril 2021