

**Transports publics dans le canton de Fribourg**

---

**Question**

A en croire l'OFS, l'évolution démographique du canton de Fribourg ne va cesser d'augmenter, ce qui est réjouissant. Toutefois, l'accroissement prévu de l'ordre de 15% d'ici 2020 nous contraint à élaborer des stratégies pour répondre à cette évolution. Ces dizaines de milliers de nouveaux résidents fribourgeois vont créer un besoin accru en termes de mobilité. L'offre de transports publics doit être améliorée, car la situation de notre canton en la matière est, à mon sens, des plus préoccupante. En effet, les critiques fusent de toute part et aucun projet d'envergure n'est mentionné par le Gouvernement. Un coup d'œil dans les cantons voisins suffit à se rendre compte que des projets d'importance sont déjà dans les « pipelines » :

Canton de Berne :

- Un crédit cadre de 462 millions pour la période 2010–2013 sera voté par le Grand Conseil à la session de mars.

Canton du Jura :

- Le RER bâlois sera étendu et développé pour desservir Delémont. Cinq cantons du nord-ouest de la Suisse, dont le Jura ainsi que les CFF, ont élaboré des plans dont la réalisation est estimée à 540 millions.

Canton de Genève :

- Divers prolongements de lignes de tram et des améliorations de la capacité ferroviaire du futur RER Genève-Coppet sont planifiés : la Confédération a noté positivement le projet et va le cofinancer à hauteur de 200 millions.

Canton de Neuchâtel :

- Amélioration de la liaison ferroviaire entre les villes de Neuchâtel, la Chaux-de-Fonds et le Locle avec mise en place de cadence à la demi-heure. Immense projet « Transrun » avec réalisation prévu d'ici 2016–2018.

Canton de Vaud :

- Sans parler du métro M2 déjà réalisé, la liaison Morges–Lausanne d'est en ouest est prévue. Liaisons RER également prévues de la gare de Malley pour la traversée de Lausanne.

Fort de ce constat, je remercie notre Gouvernement de répondre aux questions suivantes :

1. En termes de transports publics, comment le canton de Fribourg pense-t-il répondre à l'évolution démographique prévue par l'OFS ?
2. En comparaison cantonale, le Gouvernement ne trouve-t-il pas que le canton de Fribourg accuse un sérieux retard en termes de projets pour son développement en transports publics ?
3. Notre Gouvernement peut-il faire part de sa vision en matière de développement des transports publics ?

4. Des projets concrets et d'importance en matière de transports publics sont-ils à l'étude ? Si oui, dans quel(s) délai(s) seront-ils activés ?
5. La fortune à disposition du canton en fait pâler plus d'un : ne serait-il pas, dès lors, judicieux d'engager une partie de celle-ci dans des réalisations d'envergure ?
6. Que pense entreprendre le Gouvernement pour répondre aux préoccupations des usagers des régions périphériques ? Plus concrètement, vu le statut intercantonal de la Broye, le canton de Fribourg est-il prêt à se mettre autour de la table avec le canton de Vaud afin de mettre en place des mesures concertées en matière de transports publics ?

Le 20 février 2009

### **Réponse du Conseil d'Etat**

La politique cantonale en matière de transports publics s'appuie en premier lieu sur la loi sur les transports du 20 septembre 1994 (LTr) dont les objectifs sont précisés à l'article 2 al. 1, lequel a la teneur suivante :

*« La présente loi a pour but d'organiser un système global de transports qui assure la mobilité des personnes et des choses en tenant compte notamment des besoins de l'économie, des possibilités financières des collectivités publiques, des exigences de la protection de l'environnement, d'une utilisation rationnelle du sol et de l'énergie ainsi que de la sécurité des usagers des moyens de transports. »*

L'article 9 de la LTr institue le plan cantonal des transports (PCTr) en tant qu'instrument de coordination. Le PCTr a pour but de concrétiser les objectifs de la politique cantonale des transports, de déterminer les critères permettant de prendre des décisions en matière de transports et d'indiquer l'ensemble des mesures générales à prendre pour atteindre les buts énumérés à l'article 2 de la loi sur les transports.

Le chapitre 3 du PCTr traite spécifiquement des transports publics. Les buts de la politique cantonale en la matière ont été développés et concrétisés sous la forme de décisions qui ont un caractère contraignant pour les autorités. Sur la base de la vision globale définie par le PCTr, un programme de réalisation a été validé par le Conseil d'Etat le 18 septembre 2007.

Dans le cadre de la forte croissance démographique que connaît le canton de Fribourg, le Conseil d'Etat partage l'avis du député Collomb qu'une attention particulière doit être accordée à la mobilité. Il tient à réaffirmer que le développement adéquat des transports publics est un de ses objectifs principaux. Cette concentration sur les transports publics doit être complétée par une promotion de la mobilité douce et d'une meilleure utilisation des véhicules privés au travers du covoiturage.

Pour répondre spécifiquement aux questions posées par le député Collomb, le Conseil d'Etat tient à préciser les points suivants :

1. Le Conseil d'Etat entend poursuivre sa politique de développement des transports publics. Corrigé des effets de la nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons, le montant total des indemnités cantonales versées au titre du trafic régional a augmenté de 6,4 millions de francs de 2000 à 2009, soit une augmentation annuelle moyenne de 5,6%. Par comparaison, l'augmentation démographique constatée dans le canton de Fribourg a évolué de 1,5% par an de 2000 à 2007. Le Conseil d'Etat

estime par conséquent que les moyens mis au service du développement des transports publics paraissent adéquats en regard de l'évolution démographique cantonale.

2. Lors de sa session de novembre 2007, le Grand Conseil a adopté le décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement de 36 200 000 de francs en faveur des entreprises de transport public (2007–2011). Si l'on tient compte de la part de la Confédération, le montant total des investissements prévus s'élève à 84 000 000 de francs. Parmi les nombreux projets financés par ce crédit d'engagement, il y a lieu de citer le renouvellement des lignes Bulle–Romont et Fribourg–Morat–Ins, ainsi que le renouvellement des gares de ces lignes. En particulier, l'aménagement des gares entre Fribourg et Morat permettra d'augmenter la capacité de transport afin de répondre à la forte demande sur ce tronçon de ligne. De plus, il y a lieu de signaler la forte augmentation de l'offre en transport public dans l'agglomération fribourgeoise (environ plus de 50% en dix ans). A Bulle, la communauté régionale des transports, Mobul, mettra en service son réseau urbain au mois de décembre de cette année. La communauté tarifaire frimobil a été mise en place à la fin 2006 et contribue aussi à l'amélioration de l'attractivité des transports publics. En conséquence, on peut affirmer que le canton a rattrapé une bonne partie de son retard. D'autre part, le Conseil d'Etat est déterminé à réaliser rapidement le RER FR qui représente l'épine dorsale des transports publics. Finalement, le plan cantonal de soutien en vue de contrer les effets de la crise dans le canton de Fribourg comprend un montant de 4 590 000 de francs pour les transports publics.
3. Le Conseil d'Etat vise à poursuivre le développement des transports publics dans le canton de Fribourg, tel qu'il l'a défini dans son programme de législature : « *L'offre en transports publics sera développée de manière à améliorer l'intégration du canton dans le réseau ferroviaire national et international et à assurer à la population fribourgeoise une mobilité adéquate sur l'ensemble du territoire* ». Concrètement, le Conseil d'Etat travaille à la réalisation d'un réseau express régional (RER FR) avec la mise à la cadence à 30 minutes des lignes desservant le centre cantonal. Avec le RER FR, le canton de Fribourg disposera d'un système de transports publics plus attrayant offrant des liaisons intéressantes vers le centre cantonal et les centres importants des cantons voisins. D'ailleurs, depuis le changement horaire de décembre 2008, la ligne régionale Fribourg–Berne ainsi que la ligne directe Fribourg–Bulle sont déjà desservies à la cadence de 30 minutes.
4. A côté des projets déjà en cours de réalisation dans le cadre du crédit d'engagement mentionné au point 2 ci-dessus, la mise en place du RER FR nécessitera des travaux de modernisation sur le réseau CFF. Du mandat de planification en cours, il ressort, en particulier, que les aménagements suivants devraient être réalisés : aménagement de la halte de Cheyres en station de croisement, aménagement de la gare de Grolley afin d'autoriser les entrées simultanées, aménagement d'un îlot de double voie à Givisiez avec modernisation de l'arrêt de Givisiez, nouvelle halte d'Avry et terminus. Finalement, il y a lieu de citer le projet de nouvelle halte de St-Léonard, dont la mise en service est prévue, selon la planification, pour la fin 2011 sous réserve des procédures d'autorisation et du financement. La mesure n° 18 du plan cantonal de soutien en vue de contrer les effets de la crise dans le canton de Fribourg comprend un montant de 3 090 000 de francs pour l'assainissement des passages à niveau empruntés par le futur RER FR, afin que le niveau de sécurité soit maintenu, voire amélioré, malgré l'élévation planifiée de la vitesse des trains en vue de la réduction des temps de parcours. De nouveaux équipements sont également prévus dans les gares, afin d'en améliorer l'accessibilité. La mesure comprend aussi les travaux relatifs à l'interconnexion des installations de sécurité entre certaines gares, ainsi que des frais d'études en vue d'établir les projets de mise à niveau du réseau pour le RER FR.

5. Comme le montre l'évolution des dépenses en matière de transports publics ces dernières années, le Conseil d'Etat n'a pas attendu de disposer d'une fortune nette pour investir dans les transports en général et dans les transports publics en particulier. La fortune nette dont dispose actuellement le canton de Fribourg permet de financer les investissements autrement que par l'emprunt. Il sied également de préciser que, dans le cadre du plan de soutien à l'économie qu'il a soumis au Grand Conseil le 19 mai 2009, le Conseil d'Etat prévoit de soutenir les investissements dans les transports publics à hauteur de 4 590 000 de francs.
6. La politique cantonale vise à offrir à l'ensemble de la population cantonale une mobilité attractive. Cette politique inclut aussi les régions périphériques du canton. En ce qui concerne spécifiquement la Broye, les services compétents des deux cantons concernés collaborent dans ce sens depuis de nombreuses années. Les récents contacts avec la commission transports de la Communauté régionale de la Broye (COREB) en témoignent. Cette collaboration intercantonale s'étend, par ailleurs, aussi aux aspects tarifaires avec l'objectif d'offrir des solutions adaptées aux pendulaires se déplaçant entre les deux cantons. Dans ce cadre, il y a lieu de relever que cet aspect est abordé dans le postulat 2015.07 Charly Haenni (politique cantonale des transports) et qu'il fera l'objet d'un rapport du Conseil d'Etat dans les délais prévus à cet effet.

Fribourg, le 3 juin 2009