



|   |   |
|---|---|
| <b>Corminboeuf Dominique, député</b>  |   |
| Evaluation du coût financier d'infrastructures ferroviaires permettant un transport public performant |   |
| Cosignataires : --  | Direction : DAEC                          |
| Réception au SGC : 07.02.2012   | Transmission à la Direction : *17.02.2012 |

## Dépôt et développement

L'état actuel n'est pas satisfaisant. L'infrastructure ne correspond pas à la demande du XXI<sup>e</sup> siècle. Il est inconcevable de mettre du Trafic Régional sur les routes alors qu'en améliorant les infrastructures complémentées par des compositions performantes on ouvrirait une vraie perspective de transports publics moderne non polluante respectant l'environnement et dans la droite ligne de la politique environnementale de notre canton.

Le nouveau RER fribourgeois mis en service lors du nouvel horaire fin décembre 2011 a fait, et fait beaucoup parler de lui. J'en veux pour preuve les différentes interventions par voie de presse et relatées en particulier dans *La Liberté* du 21 janvier et du 4 février 2012. Le directeur des TPF, M. Vincent Ducrot, préconise différentes solutions pour résoudre le problème de ponctualité et de desserte des communes entre Bulle et Romont. Le montant avancé par le directeur des TPF est très approximatif puisqu'il indique une somme de 20 à 30 millions de francs. Ceci nous donne une amplitude de 50%. De plus, il ne concerne que ce tronçon ferroviaire en particulier.

Dans ce contexte, il faut avoir une vue holistique du réseau ferroviaire fribourgeois et impérativement faire circuler sur les mêmes tronçons le RER et les trains régionaux.

En effet, ce type de trafic ne concerne pas seulement le tronçon Bulle - Romont mais encore ceux énumérés ci-dessous:

- > Fribourg – Payerne – Estavayer-le-Lac – Yverdon-les-Bains
- > Fribourg – Morat – Anet – Neuchâtel
- > Payerne – Avenches – Morat
- > Payerne – Kerzers – Bern (RER bernois)
- > Montbovon – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux (voie étroite)

Chacune de ces lignes a sa particularité, de laquelle découlent des contraintes ne permettant pas une cohabitation RER – Trafic Régional efficiente. Le problème vient de l'infrastructure qui n'a pas assez de capacité, ou ne permet pas une vitesse commerciale adaptée pour remplir la mission attendue. Parfois ces deux contraintes vont de pair. De plus, certaines gares devraient être transformées et leur capacité adaptée autant au niveau clientèle que ferroviaire (Quais – voies – etc.).

Certes, plusieurs partenaires sont concernés : TPF – CFF – BLS – MOB ainsi que le canton de Vaud. Mais si notre canton veut un RER digne de ce nom et un Trafic Régional performant, il vaut la peine de collaborer avec tous ces partenaires et de tout mettre en œuvre pour répondre aux attentes des citoyen-ne-s de ce canton.

---

\* date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

Or, actuellement, nous sommes loin du but. Pour y arriver, notre canton doit s'équiper d'un réseau ferroviaire performant permettant le transit de train rapide dit RER en cohabitation avec le train régional dont toutes les régions traversées sont demandeuses.

Bien sûr, ceci à un coût et il sera certainement important. Ce postulat demande d'évaluer le coût financier du renouvellement et de la modernisation complète de l'infrastructure ferroviaire permettant des croisements ainsi qu'une vitesse commerciale plus élevée. Pour que le monde politique puisse faire un choix judicieux, il doit savoir où il va du côté financier. Or, à l'heure actuelle ce n'est pas le cas. Par ailleurs, on ne peut pas se concentrer sur la seule ligne RER Bulle – Romont et se voiler la face sur toutes les autres lignes. Tôt ou tard, les problèmes surgiront aussi sur les autres secteurs.

Nous avons un outil financier à disposition qui est le fonds cantonal des infrastructures. Nous avons aussi un outil opérationnel que sont les TPF. Il ne reste plus que l'adhésion du monde politique qui ne peut se faire qu'en connaissance des coûts d'un tel projet.

Ces dernières années, nous avons fait un effort considérable au niveau des infrastructures routières :

- > H189 Route de contournement de Bulle           ⇒ estimée à 304 millions
- > Pont de la Poya                                       ⇒ devisé à 185 millions
- > Route de contournement de Guin               ⇒ devisée à 75 millions (2009)

Cela sans compter les budgets annuels de la DAEC chargés de plusieurs dizaines de millions par année pour le maintien de la substance routière et l'amélioration du réseau routier.

Bien sûr, ces coûts sont bruts, mais dans les investissements ferroviaires les subventions fédérales existent également.

Ce postulat demande une évaluation des coûts financiers pour la mise à jour des infrastructures ferroviaires sur le territoire fribourgeois permettant de décharger efficacement notre réseau routier.

---