



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Didier Castella

2013-GC-8

Prévoir le développement ferroviaire dans le canton de Fribourg

Réponse du Conseil d'Etat

Afin de concrétiser les objectifs du canton en matière de transport contenus dans le Plan cantonal des transports (PCTr) de 2006, le Conseil d'Etat mène depuis plusieurs années une politique visant à moderniser et à renforcer l'attractivité des transports publics dans le canton de Fribourg, notamment par la mise en place progressive du RER Fribourg|Freiburg. La 1^{re} étape est effective depuis décembre 2011 avec l'introduction du RE Bulle–Romont–Fribourg / Berne. La 2^e étape verra l'instauration de la cadence à la demi-heure sur toutes les lignes ferroviaires desservant le centre cantonal. La mise en place du « RER Sud », en vue d'une liaison rapide entre Bulle et Palézieux, a commencé en décembre 2012 avec la 1^{re} étape.

Le Conseil d'Etat entend poursuivre le développement progressif de l'offre et améliorer l'intégration du canton au réseau national. A cette fin, il a adopté le 21 décembre 2010 un arrêté mettant en place une planification stratégique ferroviaire. Cette planification, dont la direction est assurée par le Service de la mobilité du canton (SMo), inclut les entreprises de transports publics actives sur le territoire fribourgeois (CFF, TPF, BLS), l'Office fédéral des transports (OFT) et prévoit une coordination avec les cantons voisins. Elle doit prendre en compte de nombreux facteurs, notamment les objectifs des entreprises de transports publics, la stratégie Grandes lignes des CFF ainsi que le cadre fédéral du Programme de développement stratégique (PRODES), et aboutir à une planification intégrée et coordonnée selon les principes du FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire).

Les objectifs principaux de cette planification stratégique ferroviaire, dont le rapport final sera disponible au 2^e semestre 2014, sont, d'une part, de finaliser les aspects relevant de la planification de l'horaire 2015 du RER Fribourg|Freiburg (2^e étape), et, d'autre part, d'élaborer les bases de décision pour les étapes suivantes du développement et de l'amélioration de l'offre ferroviaire dans le canton. Les principaux axes de développement de l'offre régionale sont :

- > Le développement de dessertes à la cadence semi-horaire sur les axes principaux et d'offres renforcées aux heures de pointe ;
- > L'augmentation de l'attractivité de l'offre régionale, la réduction des temps de parcours et la création de nouveaux arrêts ;
- > L'amélioration des correspondances avec le trafic national à Fribourg, Yverdon-les-Bains, Romont, Palézieux et Neuchâtel ;
- > La mise en place d'une cadence au quart d'heure dans l'agglomération de Fribourg ;
- > Accélération des liaisons Bulle–Romont–Fribourg et Fribourg–Neuchâtel.

Une partie de ces projets d'amélioration a été intégrée au programme d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) et au programme de développement stratégique (PRODES). Des fonds ont été réservés pour la gare de Fribourg, ainsi que pour une voie de dépassement fret entre Chénens et Romont. Une réservation d'emprise pour un nouveau tracé entre Romont et Fribourg a également été effectuée. La mise en place de la cadence au quart d'heure dans l'agglomération de Fribourg et d'une liaison rapide entre Fribourg–Neuchâtel, ainsi que la diminution du temps de parcours à 30 minutes entre Fribourg et Bulle sont parties intégrantes des planifications en cours.

La fixation « des objectifs d'offre à moyen terme, à savoir la réalisation pour l'horizon 2025 d'une cadence à la demi-heure dans l'ensemble du RER Fribourg|Freiburg, la cadence à 15 minutes dans l'agglomération fribourgeoise et la réduction des temps de parcours que ce soit en direction de Lausanne, de Bulle, de Neuchâtel ou d'Yverdon », demandée par le député Didier Castella, est donc déjà une réalité. Il en va de même pour la réalisation en collaboration avec les entreprises ferroviaires d'un « plan de mise en œuvre de ces objectifs » et pour l'établissement d'un « état de la situation des infrastructures existantes, des projets en cours et des besoins futurs ».

Le Conseil d'Etat, dans sa réponse du 26 juin 2012 au postulat Dominique Corminboeuf sur l'évaluation du coût financier d'infrastructures ferroviaires permettant un transport public performant, avait déjà précisé que « suivant son objectif de voir la part modale des transports publics augmenter d'ici à 2030, il élaborait actuellement sa vision du développement à long terme du réseau fribourgeois. » Il avait alors proposé d'accepter ce postulat tout en précisant que dans son rapport il détaillerait « les différentes améliorations prévues selon différents horizons temporels » et préciserait « les coûts d'investissement et de fonctionnement représentés par celles-ci. »

En conclusion le Conseil d'Etat propose d'accepter le postulat du député Didier Castella mais d'y répondre conjointement avec le rapport qu'il présentera sur le postulat de Dominique Corminboeuf et qui sera établi dès que le rapport sur la planification stratégique ferroviaire sera disponible. De ce fait, il n'est pas certain que le délai légal puisse être tenu.

9 décembre 2013

- *La discussion et le vote sur la prise en considération de cet instrument se trouvent en pp. XXXss.*