



Chevalley Michel

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

Cosignataires : 0

Date de dépôt :

DAEC

DAEC

Dépôt

« 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 quel-s instrument-s se base l'actuelle planification du canton de Fribourg ?
Quels en sont les grands axes ?
-