

Le postulat de nos collègues Benoît Rey/Michel Buchmann est la suite logique de la démarche souhaitée lors de l'acceptation de ce décret. C'est tout naturellement que la quasi-unanimité du groupe de l'Union démocratique du centre soutient ce postulat car il nous permettra également de connaître les différents problèmes des passages à niveau situés sur tout le territoire cantonal. M. le Commissaire, je vous demande également d'être attentif aux devis articulés pour les passages inférieurs. Je vis en direct cette situation pour la construction d'un passage inférieur. Je vous cite mon exemple. Le premier devis d'un passage, évalué il y a deux ans, était de 420 000 francs. Réadapté l'année dernière, il est passé à 980 000 francs et, cette année, le devis final est passé à 1,8 million. Vous comprendrez qu'il est important d'être attentif à cet objet. Mais – M. Beyeler n'est plus là, je vais dire qu'il ne s'inquiète pas – ces devis avaient été calculés par les CFF et non par les TPF. Avec ces quelques considérations, je vous demande de soutenir ce postulat.

Etter Heinz (PLR/FDP, LA). Die Postulanten nehmen mit den Bahnübergängen auf Kantonsstrassen ein grosses Problem auf. Ich werde das Postulat mit folgenden Bemerkungen und Fragen unterstützen: Grundsätzlich sollten alle möglichen Massnahmen ergriffen werden, dass Bahn und Strasse unabhängig voneinander geführt werden. Die Eisenbahnlinie Bern–Neuenburg, beispielsweise, kreuzt in Kerzers die Kantonsstrasse Murten–Lyss. Während den Betriebszeiten der Bahn, das heisst während 19 Stunden, überqueren 116 Züge die Kantonsstrasse oder, anders ausgedrückt, pro Stunde überqueren 7 Züge die Strasse.

Für jedes Kreuzungsmanöver muss die Barriere gesenkt werden. Bei 8 500 Fahrzeugen, die täglich die Strasse befahren, bilden sich sofort längere Fahrzeugkolonnen. Am Morgen, Mittag und Abend bilden sich Staus, deren Länge in Kilometern ausgedrückt werden können. Auf der westlichen Seite blockiert der Stau die Ausfahrt der Autobahn und auf der nördlichen Seite stauen sich die Fahrzeuge durch das Dorf Richtung Fräschels, so dass der gesamte Verkehr stillsteht. Soweit die Fakten.

Herr Staatsrat, ich gehe davon aus, dass der im Kanton wohl am stärksten befahrene Übergang in die Bestandesaufnahme eingeschlossen wird und dass auch für Kerzers Überlegungen zur Verbesserung der Situation zugunsten der Bevölkerung gemacht werden.

Wicht Jean-Daniel (PLR/FDP, SC). Le groupe libéral-radical a analysé avec intérêt le postulat de nos collègues Buchmann/Rey concernant les problèmes liés aux croisements RER-traffic routier. A l'unanimité, notre groupe soutiendra ce postulat. Dans un monde où le besoin de sécurité a pris une telle importance pour le citoyen, ce rapport permettra de faire non seulement un inventaire des contraintes liées au trafic mais également d'analyser la sécurité de chacun des passages concernés par les lignes du RER. Il s'agira dans chaque cas de vérifier si les trafics ferroviaires et routiers doivent être rendus indépendants par la création de passages dénivelés.

Dans un cas que je connais particulièrement bien, le passage à niveau de Givisiez, la sécurité de ce croisement ferroviaire-routier n'est pas correcte depuis de nombreuses années déjà. Les trottoirs ne sont pas sécurisés, aucune barrière n'empêche le passage des piétons lors du passage d'un train. Après diverses interventions et une question écrite de votre serviteur au Conseil d'Etat, les CFF, suite à l'intervention de M. le Conseiller d'Etat Georges Godel, ont dû reconnaître le problème. Néanmoins, il aura fallu cinq ans pour avoir enfin un projet qui aurait dû normalement se réaliser cet hiver. Malheureusement, suite à notre projet de loi visant à créer des bandes cyclables le long des routes cantonales lors d'un entretien lourd de chaussée, le projet de changement des barrières au passage à niveau de Givisiez subit un coup d'arrêt et doit être revu totalement pour permettre le passage des cyclistes parallèlement au trafic automobile et piétonnier.

Dans tous les cas, lorsque le système des barrières de ce passage à niveau aura été changé, la durée de fermeture des barrières sera rallongée de nombreuses secondes par rapport à aujourd'hui. Ajoutez à cela l'augmentation de la cadence des trains pour le RER, il risque d'y avoir de sérieux encombrements sur la route cantonale Fribourg-Payerne! Certains diront très bien, ce problème servira favorablement à un transfert de la part modale du trafic privé vers les transports publics. Les bouchons ne sont pas rentables et ne favorisent pas le développement économique d'une région. Ils contribuent seulement à augmenter les coûts des prestations de transport. Nous invitons le Conseil d'Etat à étudier la problématique soulevée par les postulants avec attention, sous tous les angles et à proposer, après cette analyse, des solutions modernes et ambitieuses qui tiendront compte également de l'évolution du trafic. Sur ces considérations, le groupe libéral-radical vous demande de prendre en considération ce postulat.

Salutations

La Présidente. J'ai le plaisir de saluer dans les tribunes le nouveau préfet du district de la Glâne, M. Willy Schorderet. Bienvenue dans notre parlement! (*Applaudissements!*)

Postulat P2066.10 Michel Buchmann/Benoît Rey

(solutions à envisager pour résoudre le problème des croisements RER-traffic routier)¹

Prise en considération (suite)

Rime Nicolas (PS/SP, GR). Le groupe socialiste a pris connaissance avec intérêt du postulat de nos collègues Michel Buchmann et Benoît Rey. Notre groupe a défendu bec et ongles la mise en place du RER mais

¹ Déposé et développé le 2 février 2010, BGC février p. 192; réponse du Conseil d'Etat le 22 septembre 2010, BGC novembre p. 2104.