



Castella Didier, député	
Prévoir le développement ferroviaire dans le canton de Fribourg	
Cosignataire : ---	Direction :
Réception au SGC : 20.08.13	Transmission à la Direction : *21.08.13

Dépôt et développement

Les infrastructures de transport sont une des conditions cadres garante d'une bonne qualité de vie, d'une économie florissante et d'emplois pour une région et ses habitants. Bien que la politique ferroviaire soit essentiellement fédérale, il existe une forte concurrence entre cantons pour bénéficier de la manne fédérale et d'infrastructures performantes. Le Grand Conseil fribourgeois vient d'accepter à l'unanimité un crédit de 53 millions d'investissement pour les quatre prochaines années dans le cadre de l'amélioration des infrastructures ferroviaires. Etant donné son développement démographique important, sa situation à mi-chemin entre Berne et Lausanne, Zürich et Genève, le canton de Fribourg joue un rôle central du point de vue des infrastructures de transport dans la Suisse. Certains cantons ont compris depuis longtemps la nécessité d'être proactif dans ce domaine, ainsi le réseau ferroviaire suisse-alsacien est plus performant que le réseau romand. Le canton de Vaud est pour sa part sur le point d'accepter le postulat Luisier (13_POS_24) qui vise notamment l'accélération des liaisons vers Fribourg et Berne.

Les expériences réalisées dans les grands projets (NLFA, Rail 2000, ZEB) démontrent la nécessité d'actualiser en permanence les projets planifiés à long terme. L'horaire cadencé a permis un développement efficace de l'offre aux voyageurs mais notre réseau sature. Les trains actuels peuvent circuler à plus de 200km/h alors que le réseau romand ne leur permet guère de circuler à plus de 100km/h en raison des courbes ou de la gêne du trafic parallèle.

Nos parlementaires fédéraux ont largement débattu l'augmentation du programme de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) qui doit permettre au programme ZEB de faire face à une croissance des voyageurs estimée à 60% d'ici 2030, tandis que la hausse du fret devrait être comparable. Le projet FAIF a pour but de compléter le concept des nœuds introduit avec rail 2000, d'accroître l'offre, d'élargir les capacités de transport et d'augmenter la vitesse de tronçons particulièrement lents. Les travaux planifiés dans le cadre la planification ZEB vont être adaptés aux besoins actuels. Ce n'est pas moins de 6.4 milliard de francs que la confédération entend investir d'ici 2025 et sur lesquels le peuple sera appelé à se prononcer en 2014 vraisemblablement. Par la suite, le programme de développement stratégique (PRODES) entend investir plus de 40 milliards d'ici 2050 pour faire face aux défis ferroviaires futurs.

Il est donc particulièrement important pour nos concitoyens et notre économie d'être attentif aux débats du Palais fédéral et aux consultations du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), pour faire valoir nos intérêts.

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

Dans ce contexte, il convient d'être proactif et de réfléchir rapidement aux projets d'avenir qui seront développés sur notre canton dans un esprit visionnaire. De nombreux projets ou idées de développement de la performance ferroviaire existent (gare de Givisiez, mesures d'accélération sur la ligne Romont-Lausanne ou Fribourg-Berne, développement de la capacité sur la ligne Fribourg-Morat-Neuchâtel, développement des transports régionaux comme celui de Sâles, liaison ferroviaire vers Marly, cadence à 15 mn sur le réseau principal,...). Beaucoup d'études ont été réalisées par les entreprises de transports, mais aucun de ces projets n'a été proposé par le canton dans le cadre des développements ZEB et PRODES et ne pourra donc bénéficier de crédits fédéraux pourtant bienvenus en période de difficultés financières.

Le présent postulat demande au Conseil d'Etat, de

- > fixer 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.
 - > réaliser en collaboration avec les entreprises ferroviaires un plan de mise en œuvre de ces objectifs, et d'établir un état de la situation des infrastructures existantes, des projets en cours et des besoins futurs. Il convient de lister toutes les améliorations souhaitables et possibles pour optimiser les performances du réseau fribourgeois. L'objectif étant par la suite au vu de la volonté fédérale d'investir massivement ces prochaines années dans les infrastructures, de proposer dans les meilleurs délais les projets stratégiques fribourgeois et de bénéficier de crédits importants pour leur réalisation dans le cadre de la politique fédérale des transports. Enfin, une vision d'ensemble avec une stratégie globale permettra d'optimiser les investissements et les performances de notre réseau de manière efficiente et efficace.
-