

Question

La Confédération a présenté, il y a quelques jours, le concept de Rail 2030. Par ce concept, les chemins de fer veulent pouvoir réaliser, avec relativement peu d'argent pour des aménagements ponctuels, des améliorations fondamentales de leur offre. Le projet doit être salué : des corrections sur la ligne Lausanne-Berne permettront, par exemple, d'abaisser le temps de parcours.

De mon point de vue, avec les moyens financiers disponibles, les demandes du trafic régional et des chemins de fer privés, tels que les tpf, devraient aussi être pris en considération et de l'argent devrait être mis à disposition dans ce but. Je pense en particulier aux liaisons régionales entre Berne et Fribourg, mais aussi entre Fribourg et Romont, respectivement Lausanne (cadence à la demi-heure). En outre, les correspondances des régions vers les axes principaux, par exemple entre Bösingen et Guin, respectivement entre Tavel et Fribourg, en incluant la mise en réseau en direction d'Heitenried et de la Haute-Singine, doivent être favorisées. Dans la partie francophone du canton, il y a également de nombreuses lignes pour lesquelles des améliorations doivent être apportées. C'est pourquoi j'adresse les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Le Conseil d'Etat a-t-il étudié le projet « Rail 2030 » et ses retombées pour notre canton et pris position sur la mise en œuvre de ce concept ?
- Si oui, quelles démarches concrètes a-t-il déjà entreprises en relation avec le concept Rail 2030 et que veut-il encore faire pour améliorer la situation des régions dans notre canton ?

Le 9 avril 2006

Réponse du Conseil d'Etat

Dans le cadre de la vue d'ensemble, demandée par les Chambres fédérales, concernant le « futur développement des projets ferroviaires » (ZEB), un groupe de planification composé de représentants de l'Office fédéral des transports (OFT) et des Chemins de fer fédéraux (CFF) a élaboré des propositions de développement de l'offre ferroviaire future, avec pour objectif l'accélération et la densification du trafic ferroviaire sur les principaux axes au cours des vingt prochaines années.

Il est prévu que ce développement soit financé par les moyens financiers résiduels du fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP). Dans le cadre du ZEB, l'OFT table sur le fait que 6 à 7 milliards de francs seront disponibles jusqu'en 2030 afin de poursuivre le développement de Rail 2000. Le montant effectif dépend de l'évolution des coûts des autres projets financés par le fonds FTP. Afin de pouvoir réagir de manière souple, le projet est divisé en une offre de base incluant des coûts d'infrastructure de 4,7 milliards de francs et des options de développement. Le groupe de planification approfondit actuellement ces options.

La planification de l'offre de base du trafic voyageurs et marchandises repose sur le projet Rail 2000. Elle définit les futurs investissements de l'infrastructure ferroviaire. Les extensions doivent être réalisées en fonction des goulets d'étranglement et dans les cas où le potentiel du marché est le plus fort. Par conséquent, l'offre de base prévoit des aménagements

d'infrastructure uniquement là où ils sont indispensables en raison des améliorations planifiées de l'offre. Vu le rapport coût-utilité et en raison de l'enveloppe financière restreinte, les très grands projets individuels ont dû être abandonnés.

Depuis décembre 2004, l'offre de base permet de meilleures correspondances dans tout le pays et, partant, des liaisons plus rapides et une offre plus dense. La planification repose sur l'infrastructure ferroviaire actuelle et inclut déjà le tunnel de base du Loetschberg, dont la mise en exploitation est prévue en 2007. Elle tient également compte du tunnel de base du St-Gothard, ainsi que des aménagements déjà approuvés par le Parlement et destinés à améliorer le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Par ailleurs, elle présuppose que les nouvelles lignes prévues de Zurich-Oerlikon, Genève–Annemasse et Mendrisio–Varese seront mises en exploitation.

En ce qui concerne le canton de Fribourg, le projet ZEB, dans sa version actuelle, prévoit de réduire le temps de parcours Berne – Fribourg – Lausanne à moins de 60 minutes. Ainsi, l'un des objectifs initiaux du projet Rail 2000, accepté par le peuple suisse en 1987, sera concrétisé. En ce qui concerne la desserte de Romont et de Palézieux, la variante retenue actuellement par les CFF n'est toutefois pas acceptable pour le Conseil d'Etat, qui estime en effet indispensable que le niveau de desserte actuelle de ces deux localités soit maintenu. Le Conseil d'Etat exige par conséquent le maintien des arrêts des trains Intercity dans ces deux gares de raccordement avec le réseau régional.

Par ailleurs, en coordination avec les autres cantons de Suisse occidentale, le Conseil d'Etat va demander la mise à disposition intégrale du montant total initialement prévu pour Rail 2000, à savoir 13,4 milliards de francs moins les 5,9 milliards de francs utilisés dans le cadre de RAIL 2000 première étape. C'est ainsi une somme de 7,5 milliards de francs qui devrait être affectée au projet ZEB et non les 4,7 milliards de francs prévus. Le montant supplémentaire de 2,8 milliards de francs permettrait de tenir compte, dans une certaine mesure, des besoins d'infrastructure du trafic régional.

En l'état actuel du projet, l'OFT n'a fourni aucune information sur le phasage. Le Conseil d'Etat estime que l'amélioration de l'axe Berne – Lausanne doit être prioritaire. Dans tous les cas, le temps de parcours Zurich – Lausanne par la ligne du Plateau, véritable épine dorsale de la liaison est-ouest, doit rester au moins aussi rapide que par la ligne du Pied du Jura.

Le projet ZEB a été présenté pour la première fois aux directeurs cantonaux en charge des transports publics le 7 avril 2006. Au début du mois de mai, des informations plus précises ont été fournies aux cantons dans le cadre des conférences régionales des transports. D'autres contacts sont déjà planifiés entre les cantons et l'Office fédéral des transports, respectivement les CFF, afin d'examiner différents points du projet ZEB.

Une consultation des cantons est prévue pour l'automne 2006. Le Conseil d'Etat prendra position sur le projet qui sera présenté en coordination avec les autres cantons de Suisse occidentale.

Au niveau de la planification à long terme du trafic régional, plusieurs études sont en cours : étude intercantonale « Broye/Seeland » en collaboration avec les cantons de Berne, de Neuchâtel et de Vaud pour toute la région nord du canton, mandat de planification en discussion pour une étude régionale couvrant le reste du canton. Les entreprises concernées, dont les tpf et le BLS, seront associées aux travaux.

Fribourg, le 7 juin 2006