

Dorand Jean-Pierre / Clément Pierre-Alain, députés		P2057.09	
Etude d'un projet de train-tramway entre Belfaux et Fribourg		DEE	
		Cosignataires:	---
Reçu SGC: 09.09.09	Transmis CHA: 17.09.09*	Parution BGC: sept. 2009	

Dépôt

Déposé le 19 juin 2009.

Développement

Nous demandons l'étude d'un projet de train-tramway Belfaux-Givisiez-Granges-Paccot-Fribourg-Marly, avec une première étape jusqu'à la Gare CFF, en utilisant le réseau existant de chemin de fer complété par une ligne de tramway au même écartement qui pourrait emprunter le boulevard de Pérolles. Le développement d'un tel projet de transport en commun, véritable colonne vertébrale de la nouvelle agglomération, saluée par M. le Conseiller aux Etats Schwaller dans *Le Temps* du 12 mars 2009, est urgent : Fribourg a été recalé dans les projets d'agglomération soumis à la Confédération. Nous n'allons pas ouvrir une polémique à ce sujet mais regarder vers l'avenir, tout en constatant (*Affaires publiques*, I, 2009, p.12) que le projet fribourgeois : « *ne permet pas de réelle amélioration de la coordination entre développement urbain et réseau transports. Impact du projet en fonction du rapport coût-utilité trop faible.* »

Le tram-train est un mode de transport hybride, développé en Allemagne (cf. *Revue durable*, N° 18 et www.tram-train.org). L'idée est de remettre, à Karlsruhe, « la ville sur les rails ». Il s'agit d'amener le train aux gens et non l'inverse. On utilise pour cela les lignes ferroviaires existantes, y compris celles dont l'exploitation a été abandonnée. Ce tram-train (Zweissystembahn) circule en ville sur les rails du réseau de tramway et en zone périurbaine sur les voies ferrées. On utilise le même écartement de rails. L'expérience de Karlsruhe montre, selon le professeur de la Sorbonne Francis Beausire que : « *L'interconnexion propose une alternative satisfaisante à la voiture particulière, et même un parcours moins long et moins cher.* »

Après ses succès à Karlsruhe, ce système est à l'étude à Strasbourg et à Nantes et en voie de réalisation à Mulhouse.

Dans la revue de l'Unil « *Allez savoir* » d'avril 2009, M. Yves Bonard affirme : « *L'intérêt mondial pour ce moyen de transport fait du tramway le marché le plus prometteur du secteur ferroviaire, avec celui de la très haute vitesse.* »

Il s'agit d'oublier le tramway de grand-papa, comme à Fribourg en 1965, avec un matériel roulant datant de 1912. Aujourd'hui, le tramway, combinable avec le train, est un moyen de transport sûr, confortable, adapté aux personnes âgées et handicapées par des entrées basses. Fribourg, qui a été parmi les pionniers du tramway (1897) et parmi les collectivités assez myopes quant à l'avenir pour l'éradiquer totalement (1965), ne doit pas laisser passer l'occasion de développer un réseau de tram-train utilisant le réseau à voie normale que nos ancêtres ont su construire : Lausanne-Fribourg-Berne (1862), Bulle-Romont (1868) et Fribourg-Payerne-Estavayer-Yverdon (1877).

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

Le Conseil d'administration des TPF s'est d'ailleurs rendu en Allemagne pour étudier un réseau de tram-train. Il envisage des modifications sur la ligne ferroviaire Fribourg-Payerne-Yverdon et la revitalisation de la voie industrielle entre la gare et le fond de Pérolles. *Le Rapport de gestion des TPF de 2007* affirme : « Les deux projets mis bout à bout permettraient de doter l'agglomération fribourgeoise d'une ligne de train tram reliant Givisiez à Marly » (voir page 12).

Ne nous endormons pas sur une bonne idée! Bienne a l'intention de développer un réseau de 27 kilomètres pour 2018 et Lausanne conçoit un projet de tramway « M 3 ». Il s'agit de voir la chance que constitue le tram, combiné au train, pour une agglomération. M. Bonard en voit quatre :

- il revivifie les quartiers qu'il traverse ;
- il réduit la circulation automobile ;
- il est une chance pour les habitants moins privilégiés ;
- il donne aux passagers le sentiment d'appartenir à une ville.

M. Bonard conclut, à juste titre, que c'est une question de priorité face à l'engorgement automobile. Faut-il vouloir fluidifier encore le trafic motorisé individuel ou rendre les transports en commun plus compétitifs ? Les deux postulants, conscients que des limites sont atteintes en matière de circulation, soutiennent une solution fondée sur le développement des transports publics en vue d'obtenir « une ville et une agglomération durables ». Ils pensent que le choix à faire est un véritable choix de société.

Ils prient dès lors MM. et M^{mes} les membres du Conseil d'Etat et MM et M^{mes} les membres du Grand Conseil de prendre en considération leur postulat.

* * *