



Dorthe Sébastien, Michellod Savio

Réseau ferroviaire national : quelle stratégie du canton de Fribourg pour défendre ses intérêts auprès de la Confédération ?

Cosignataires : 0

Réception au SGC : 20.01.26

Dépôt

Récemment, six cantons, dont Vaud, Genève et le Valais, ont adressé une résolution commune au Conseil fédéral afin de demander une accélération de l'extension du réseau ferroviaire national, invoquant la saturation des axes majeurs et la concurrence accrue entre cantons pour l'obtention de financements fédéraux.

Le canton de Fribourg, bien que situé sur l'axe ferroviaire stratégique Lausanne–Fribourg–Berne, n'a pas signé cette résolution.

Or, le rapport cantonal « Vision ferroviaire 2050+ » relève notamment que :

- > le tracé de la ligne principale Lausanne-Fribourg-Berne, âgé de plus de 160 ans, n'a que peu évolué et présente une vitesse commerciale insuffisante pour concurrencer la voiture ;
- > la section Fribourg-Givisiez est la plus chargée du réseau RER fribourgeois, avec plus de 8460 voyageurs par jour ouvrable ;
- > plus de 75 % du réseau ferroviaire cantonal fonctionne encore sur des lignes à simple voie, rendant l'exploitation peu robuste et sensible aux perturbations ;
- > plusieurs projets d'infrastructures majeures (nouvelles lignes Lausanne-Romont, Romont-Avry, Düdingen-Berne, renforcement des capacités dans l'agglomération fribourgeoise) sont explicitement identifiés comme indispensables à l'intégration du canton dans le réseau national, mais restent dépendants des prochaines étapes de planification fédérale (messages 2026 et 2030).

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Pour quelles raisons le canton de Fribourg n'a-t-il pas pris part à la résolution commune adressée au Conseil fédéral par six cantons visant à accélérer l'extension du réseau ferroviaire ?
2. Le Conseil d'Etat considère-t-il que la situation du réseau ferroviaire fribourgeois, en particulier sur l'axe Lausanne-Fribourg-Berne et dans l'agglomération de Fribourg, ne justifiait pas une telle démarche politique coordonnée ?
3. Comment le Conseil d'Etat entend-il traduire concrètement la Vision ferroviaire 2050+ dans la planification fédérale, notamment pour les projets structurants identifiés comme indispensables à l'amélioration des capacités et des temps de parcours ?
4. Quels projets ferroviaires le canton de Fribourg entend-il défendre en priorité dans les messages fédéraux sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2026 et 2030, et selon quel calendrier ?
5. Dans un contexte de concurrence accrue entre cantons pour l'obtention de financements fédéraux, quelles mesures le Conseil d'Etat prend-il pour garantir que les intérêts fribourgeois soient défendus de manière proactive et visible au niveau fédéral ?