



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Christa Mutter

QA 3019.12

Coordination du développement de la gare de Fribourg avec les projets environnants

I. Question

Résumé :

Le Conseil d'Etat est prié d'expliquer les démarches nécessaires ou déjà entreprises afin d'assurer la coordination entre les projets des CFF à moyen et long terme pour la Gare de Fribourg d'un côté, et les différents projets de la ville et du canton ainsi que des privés dans ce secteur : perrons à déplacer ou aiguillages à construire, deuxième accès sous-voie aux perrons, perron supplémentaire pour les CFF, parc Cardinal, projet Boxal, projet Tour Henri, chemin « TransAgglo » pour les autres acteurs). Comme les études des CFF se font pour l'essentiel en 2012, ce travail de coordination semble indispensable et urgent.

Avec cette question, je voudrais savoir si et comment le Conseil d'Etat coordonne le développement de la gare de Fribourg tel que prévu par les CFF avec les planifications de détail et les projets de construction environnants, si les surfaces nécessaires pour l'aménagement de la gare sont réservées et qui assure la coordination générale dans le secteur « Université–Gare–Cardinal » : l'Etat, la ville ou même l'agglomération ? Il serait souhaitable d'éviter une autre coordination effectuée dans la précipitation sur le modèle de la zone de St-Léonard.

Situation de départ :

- > En raison du développement démographique ainsi que des changements prévus en matière de répartition modale, le flux de passagers en gare de Fribourg augmentera considérablement dans les 20 prochaines années.
- > Les CFF ne remettent plus en question l'arrêt intercity à Fribourg et projettent même à moyen terme un agrandissement de la gare de Fribourg avec davantage de correspondances et une meilleure accessibilité pour les trains et les infrastructures ferroviaires.

Projets :

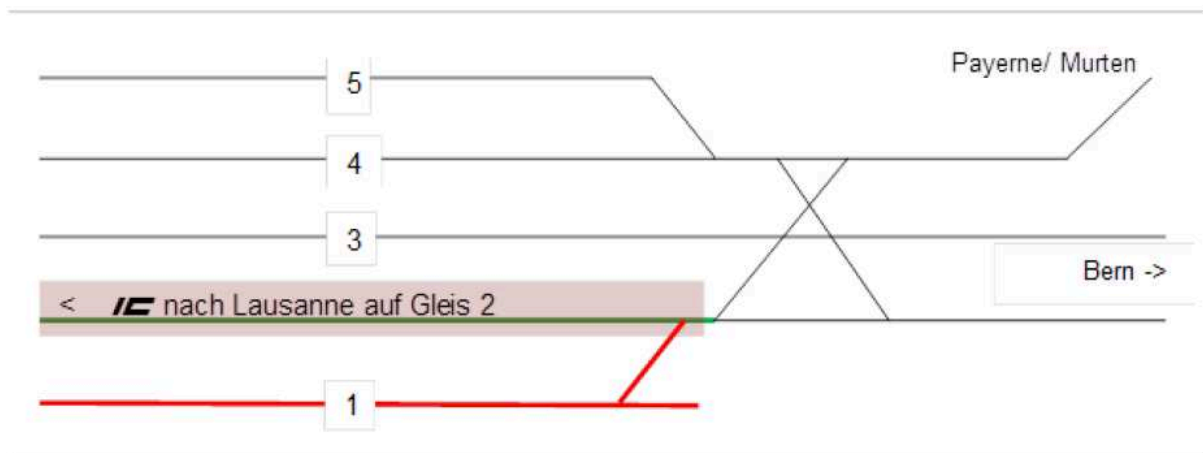
- > Le bâtiment voyageurs CFF atteint bientôt sa limite de capacité.
- > Sur la place de la gare, la situation de concurrence avec la circulation motorisée privée continue d'empêcher un transfert efficace entre les réseaux CFF et TPF.
- > Le parc technologique Cardinal situé au sud-ouest dans la proximité immédiate de la gare devrait amener un renforcement de celle-ci.
- > A la sortie arrière de la gare, située au nord-ouest (rte d'Affry), la configuration de l'immeuble récemment construit d'Alcon empêche, malheureusement, tout autre développement, tel que par exemple des arrêts de taxi.

- > Le projet privé sur le terrain de Boxal au sud-ouest pourrait représenter une entrave à un deuxième passage souterrain et à sa continuation en direction de Cardinal, si ces plans ne sont pas coordonnés.
- > L'Agglo projette un cheminement piéton et cycliste le long des voies qui pourrait entrer en compétition avec un futur quai n° 6 ou avec le déplacement des aiguillages 1 et 2.
- > Le projet de la tour Henri est installé dans le secteur sur lequel les CFF auraient éventuellement également des prétentions.

Le message FAIF du Conseil fédéral (2011)¹ mentionne que des agrandissements sont nécessaires dans la gare de Fribourg pour les futurs trains IC de 400 mètres de long. D'ici 2020–25, la cadence au quart d'heure des IC doit être introduite.

Selon la direction de projet chez CFF Infrastructure, des agrandissements et des transformations en gare de Fribourg sont prévus dans le cadre du projet ZEB jusqu'en 2025.

- A) A Fribourg, les quais atteignent déjà une longueur de 400 mètres. Afin que la voie 1 soit encore utilisable pour des trains venant de Payerne/Morat lorsqu'un train de 400 m de long se trouve sur la voie 2, il est nécessaire de déplacer l'actuel aiguillage en direction du nord-est (Berne) : soit l'aiguillage en direction de l'est (Tour Henri) doit être reconstruit, soit la totalité de l'équipement du quai doit être déplacé vers le sud-est. Les CFF effectuent une étude d'ici mi-2012 – la mise en service est projetée pour 2020 environ. Le Conseil d'Etat est-il informé de cette étude et celle-ci est-elle coordonnée avec les autres projets (Tour Henri, Boxal, chemin cyclo-pédestre, Cardinal) ?



Esquisse de l'installation actuelle des voies ferrées. Source : CFF Infrastructure

¹ Message FAIF 2011, extrait :

Message relatif à l'initiative populaire « Pour les transports publics » et sur le contre-projet direct

(Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF), extraits :

« L'étape d'aménagement 2025 et ZEB permettront notamment de réaliser les extensions d'offre suivantes : (...)

- La ligne du Plateau Genève–St-Gall via Berne, véritable épine dorsale du réseau ferroviaire suisse, sera renforcée d'ici à 2025 dans le cadre de ZEB, permettant la circulation de trains à deux étages et longs de 400 m sur les sections de ligne à forte demande Genève–Lausanne et Berne–Zurich–Winterthur (...)

Des trains à deux niveaux et de grande longueur pour augmenter les capacités

Afin d'augmenter les capacités sur les lignes à forte demande de l'axe est-ouest, des trains à deux étages et longs de 400 m circuleront sur le Plateau. Cela implique notamment l'aménagement de la gare de Lausanne (...). Des aménagements s'imposeront également dans les gares de Fribourg et de Wil.»

- B) Un second accès au quai est également examiné, sous la forme d'un passage souterrain ou d'une passerelle. Un accès de ce type serait possible en direction de Lausanne à la hauteur de l'actuel atelier ou de la zone de Boxal. Pour les CFF, cet accès au quai est prioritaire. Une traversée continue Zeughausgasse/Arsenaux – Südallee/Av. du Midi serait judicieuse de même qu'un accès piéton en direction de la zone Cardinal avec une des prestations de service (exemple : « Welle » à Berne, passage souterrain de la place Dufour à Bienne, sortie est à Zofingen). Dans cette optique, une coordination précoce avec la ville et le canton est nécessaire. Le calendrier pour un tel accès est encore ouvert.

Les CFF évaluent les éléments A) et B) à 100 millions de francs.

- C) Dans le cadre du programme suivant STEP, les CFF envisagent en outre la construction d'une sixième voie et par conséquent d'un quai supplémentaire, afin de permettre une amélioration de la capacité de la gare en tant que nœud de transport. Il est évident que les espaces concernés sont très limités et que les rares mètres carrés du secteur Miséricorde–Cardinal seront disputés par plusieurs projets.

Questions :

1. A quel point le Conseil d'Etat est-il informé de la planification des CFF, comment est-il impliqué ? Existe-t-il une coordination globale pour la planification de ce secteur, qui en a la conduite et quelles instances et autorités y prennent part ? Qui devrait encore être intégré ?
2. Jusqu'à quel point l'actuel projet de construction « Boxal », le cheminement TransAgglo ou d'autres projets interfèrent-ils avec la planification des CFF et réciproquement ?
3. Les terrains nécessaires pour l'agrandissement du quai, l'installation des aiguillages et pour un passage piéton souterrain ainsi que pour la connexion de celui-ci au réseau piétonnier urbain sont-ils réservés ? De quelles parcelles s'agit-il et en quelles mains se trouvent-elles aujourd'hui ? Quels sont les instruments à disposition permettant d'intervenir rapidement en cas d'éventuelles erreurs de planification ?
4. Jusqu'à quel point le SeCA tient-il compte des projets ferroviaires lors d'examens préalables ?
5. Le Conseil d'Etat soutient-il l'agrandissement de la gare de Fribourg en tant qu'accès principal au parc technologique Cardinal et en tant que nœud de communication central pour l'ensemble du canton, et quelles mesures prend-il en ce sens ?
6. Les CFF privilégient les cantons qui préfinancent ou cofinancent les infrastructures. Quels moyens financiers sont à disposition du canton pour l'aménagement à moyen et à long terme du secteur de la gare de Fribourg ?

P.S. : Un postulat a été déposé le 5 mars 2012 sur le même sujet auprès du Conseil général de la ville de Fribourg.

6 mars 2012

Réponse du Conseil d'Etat

Le secteur de la Gare de Fribourg fait l'objet de nombreux projets dont la responsabilité incombe à des acteurs diversifiés et dont les horizons temporels ne concordent pas nécessairement.

Dans le cadre du renforcement de la ligne du Plateau Genève–St-Gall via Berne prévu par Rail 2030, les CFF ont annoncé que des aménagements seraient nécessaires en gare de Fribourg d'ici à 2025 afin d'accueillir des trains à deux niveaux d'une longueur de 400 m. Le plan d'emprise nécessaire au développement de 6 bordures de quai a d'ores et déjà été établi.

Le projet d'agglomération de Fribourg prévoit quant à lui différentes mesures en lien avec la mobilité douce et l'amélioration de l'interface de la gare. Avant 2015, l'itinéraire de la TransAgglo devrait relier la gare de Fribourg à la halte de St-Léonard avec un aménagement en site propre le long de la voie ferrée. Il est également prévu que la place de la gare soit entièrement réaménagée afin d'améliorer la fonction d'interface de celle-ci entre le réseau ferroviaire et celui des transports publics urbains. La période de réalisation devrait s'échelonner entre 2015 et 2018. Pour rappel, la réalisation des mesures relève de la responsabilité de l'Agglomération et des communes concernées, à savoir la ville de Fribourg dans le cas présent.

Le terrain situé entre la Tour Henri et la gare fera l'objet d'un concours d'architecture durant le deuxième semestre 2012 afin de concevoir un bâtiment destiné à la Faculté de droit de l'Université de Fribourg. Le parc technologique implanté sur l'ancien site Cardinal va faire l'objet de mandats d'étude parallèle.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre comme suit aux questions posées.

1. *A quel point le Conseil d'Etat est-il informé de la planification des CFF, comment est-il impliqué ? Existe-t-il une coordination globale pour la planification de ce secteur, qui en a la conduite et quelles instances et autorités y prennent part ? Qui devrait encore être intégré ?*

Les CFF ont effectivement débuté les travaux de planification de l'aménagement de la gare de Fribourg. Des contacts réguliers avec CFF Infrastructure assurent l'information du canton sur les projets menés par ceux-ci. A l'heure actuelle, aucune coordination globale n'existe pour ce secteur. La multiplication de projets de nature diverse sur ce secteur rend en effet une coordination nécessaire. Les CFF, l'Agglomération de Fribourg, la ville de Fribourg et les promoteurs de projets situés dans la zone de la gare devraient a priori y participer. Le Conseil d'Etat a chargé le Service de la mobilité (SMo) de participer à cette coordination.

2. *Jusqu'à quel point l'actuel projet de construction « Boxal », le cheminement TransAgglo ou d'autres projets interfèrent-ils avec la planification des CFF et réciproquement ?*

Renseignements pris auprès des CFF, le projet Boxal est compatible avec leurs projets d'extension de la gare de Fribourg. Par ailleurs, le bureau en charge de la construction de la nouvelle Faculté de droit a été informé de ces mêmes projets. Quant au cheminement TransAgglo, il devra effectivement faire l'objet d'une coordination avec les projets existants dans le secteur. Le mandat confié au SMo devra intégrer cet aspect.

3. *Les terrains nécessaires pour l'agrandissement du quai, l'installation des aiguillages et pour un passage piéton souterrain ainsi que pour la connexion de celui-ci au réseau piétonnier urbain sont-ils réservés ? De quelles parcelles s'agit-il et en quelles mains se trouvent-elles aujourd'hui ? Quels sont les instruments à disposition permettant d'intervenir rapidement en cas d'éventuelles erreurs de planification ?*

En ce qui concerne le développement des quais et les modifications nécessaires des aiguillages, une réservation d'emprise a déjà été transmise par les CFF au bureau en charge de la construction de la nouvelle Faculté de droit, le terrain en question étant propriété de l'Etat de Fribourg. En revanche aucun plan n'est encore disponible pour la construction d'un deuxième passage inférieur, une réservation de terrains pour ce dernier projet n'est donc pas possible en l'état. La sortie côté bâtiment voyageurs se ferait à proximité de la tour de l'Esplanade. Le cas échéant, les procédures nécessaires – plan d'aménagement local, plans d'aménagement de détail et permis de construire – permettront de vérifier la compatibilité des projets dans le secteur avec les besoins futurs de la gare de Fribourg.

4. *Jusqu'à quel point le SeCA tient-il compte des projets ferroviaires lors d'examens préalables ?*

Les CFF sont consultés pour tous les projets adjacents aux voies ferroviaires. Dans ce cadre-là, ils s'assurent que ces projets soient compatibles avec leurs propres projets de développement.

5. *Le Conseil d'Etat soutient-il l'agrandissement de la gare de Fribourg en tant qu'accès principal au parc technologique Cardinal et en tant que nœud de communication central pour l'ensemble du canton, et quelles mesures prend-il en ce sens ?*

La gare de Fribourg est la principale interface des transports publics du canton. Afin de renforcer son attractivité, le Conseil d'Etat défend l'amélioration de sa desserte, en particulier l'accélération de la liaison vers Lausanne telle que prévue dans le projet RAIL 2000. En raison du développement du RER Fribourg|Freiburg et de l'augmentation du trafic, la capacité de la gare de Fribourg est d'ores et déjà fortement sollicitée. Afin de répondre de manière adéquate aux besoins futurs en matière de mobilité, et notamment à ceux liés à la création du parc technologique Cardinal, des extensions doivent être planifiées. Le Conseil d'Etat soutient par conséquent également ces évolutions nécessaires. Dans le cadre du projet de parc technologique Cardinal, une étude de mobilité va étudier l'ensemble du secteur Gare–Cardinal–Plateau de Pérolles.

6. *Les CFF privilégient les cantons qui préfinancent ou cofinancent les infrastructures. Quels moyens financiers sont à disposition du canton pour l'aménagement à moyen et à long terme du secteur de la gare de Fribourg ?*

Le canton cofinance déjà plusieurs projets de développement de l'infrastructure ferroviaire : création d'une nouvelle halte ferroviaire à Fribourg–St-Léonard, projets de modernisation des points de croisement dans le cadre du RER Fribourg|Freiburg. Par contre, en ce qui concerne les projets d'importance nationale, par exemple pour l'arrêt de trains de 400 mètres en gare de Fribourg, le Conseil d'Etat est de l'avis qu'il appartient à la Confédération de les financer. Il est en conséquence défavorable au préfinancement de ces projets. Le Conseil fédéral a, par ailleurs, soumis au Parlement fédéral le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui vise à assurer le financement à long terme de cette infrastructure. Parallèlement, dans son message au Parlement, le Conseil fédéral fixe aussi le programme de

développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (PRODES) ainsi qu'une première étape d'aménagement pour l'horizon 2025.

Au niveau cantonal, le Conseil d'Etat a la ferme intention de poursuivre la modernisation du réseau ferroviaire. A cette fin, il entend réserver les moyens nécessaires dans le cadre de son programme de législature.

2 juillet 2012