



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
www.fr.ch/ce

## **PAR COURRIEL**

Office fédéral des transports  
Monsieur le Directeur  
Peter Füglistaler  
3003 Berne

*Courriel* : [sachplan.verkehr@bav.admin.ch](mailto:sachplan.verkehr@bav.admin.ch)

*Fribourg, le 30 novembre 2021*

### **Adaptations et compléments 2021 du plan sectoriel des transports, partie infrastructure Rail – 2<sup>e</sup> consultation selon l'article 20 OAT**

Monsieur le Directeur,

Vous nous avez donné la possibilité de nous prononcer à nouveau sur le dossier cité en titre, afin de voir si d'éventuelles contradictions avec notre plan directeur cantonal subsistent. Par la présente, le Conseil d'Etat vous fait part de la prise de position du canton de Fribourg.

A la lecture des résultats de la collaboration et de la consultation (rapport explicatif page 7 et suivantes), nous observons que la plupart de nos remarques n'ont pas été prises en compte. Nous nous permettons d'insister sur celles qui nous semblent particulièrement importantes :

- > Concernant la nature du document, le DETEC écrit en page 8 du rapport explicatif que le plan sectoriel des transports est "un outil d'aménagement du territoire inscrit dans la LAT" et non "un outil de planification de l'offre". A notre sens, la partie infrastructure Rail de ce plan sectoriel est également, comme son nom l'indique, une planification de l'infrastructure ferroviaire qui a une très forte influence sur celle de l'offre. Le Plan sectoriel des transports - Partie Infrastructure Rail s'alourdit d'adaptations en adaptations, tend à perdre sa focalisation sur les infrastructures ferroviaires, tend à devenir trop généraliste, lourd et abstrait et risque fort d'entraver le travail des planificateurs de l'offre ferroviaire ;
- > La référence fréquente au document Projet de territoire Suisse doit être supprimée. Même si ce document est mentionné dans la partie Programme validée par la Confédération, il n'a pas de caractère légal et officiel et ne devrait pas servir de référence. Pour des raisons de cohérence avec les plans directeurs cantonaux approuvés formellement par la Confédération, un découpage sur la base des territoires cantonaux doit être la règle pour tous les outils fédéraux d'aménagement du territoire ;
- > Il en va de même du guide mentionné à la page 18 et élaboré par l'OFT en 2017 (disponible uniquement en allemand) et qui définit le réseau du trafic grandes lignes en tenant compte du projet de territoire Suisse ;

- > La mention à la page 24 d'un « Taux d'utilisation des réseaux mieux réparti sur la journée grâce à une régulation de la demande de trafic (par ex. avec des tarifs variant selon le moment de la journée) » doit être supprimée. Cet ajout risque d'inciter les pendulaires à utiliser la voiture, de compliquer le système des abonnements de transports publics et de désavantager les utilisatrices et utilisateurs ayant des horaires de travail fixes. D'autres mesures nous paraissent plus équitables et plus à même de répartir le trafic sur l'ensemble de la journée ;
- > La pollution lumineuse et par conséquent l'éclairage des infrastructures (gares, dépôts, quais, ...), est un thème central pour la conservation de la biodiversité. Cette thématique mériterait d'être brièvement abordée dans la partie Principes pour la protection de l'environnement et du patrimoine culturel (page 28) ;
- > Concernant la mention au chapitre 4.1 (pages 34-35) d'un plan directeur que le Conseil fédéral est chargé d'élaborer afin d'établir la vision du réseau ferroviaire, nous sommes d'avis qu'il existe déjà de nombreux documents ou processus, notamment le plan sectoriel des transports, PRODES, le PLUR et la STUR. Un tel document ne nous paraît guère utile et risque d'alourdir encore la planification ferroviaire. En outre, nous ne voyons pas sur quelle base légale le Conseil fédéral peut s'appuyer pour établir un plan directeur (selon la loi sur l'aménagement du territoire, cette appellation est réservée à l'instrument principal des cantons : le plan directeur cantonal) ;
- > Il faut supprimer l'insertion à la page 66 de "aux hdp" à la ligne Fribourg-Avry (liste des "Nouvelles cadences au quart d'heure"), qui va à l'encontre des projets de développement du centre cantonal et des objectifs de transfert modal qui y sont liés ;
- > Le transport de voyageurs et son potentiel qui découle des mesures d'aménagement du canton de Fribourg visant à concentrer les mises en zone et les densifications le long des axes ferroviaires doit avoir la priorité sur les sillons hypothétiques du transport de marchandises sur la ligne du plateau Lausanne – Berne – si l'on veut éviter de préteriter des objectifs climatiques de la politiques de la mobilité dans la mobilité individuelle au bénéfice d'une demande pour le moment illusoire de trafic marchandises. Cette ligne est surchargée et rend très difficile la mise en place de correspondances cohérentes aux nœuds ferroviaires. Cette ligne doit être retirée de la liste reproduite à la page 76 et de la carte synoptique 3 ;
- > L'intégration du tracé Rail 2000 entre Romont et Fribourg dans la fiche d'objet 3.65 Lausanne – Fribourg est impérativement nécessaire. En effet, PRODES 2035 comprend des analyses de nouveaux tracés pour ce tronçon en vue d'une intégration dans la prochaine étape de PRODES. La réalisation de nouveaux tracés sur cet axe surchargé aura un très fort impact sur l'aménagement du territoire ;
- > Concernant le document Complément de la fiche d'objets 3.6 Nouvelle gare de formation de la région de la Broye, nous rappelons que le canton de Fribourg privilégie la variante Estavayer (Sévaz). Nous précisons que cet emplacement au sud des voies à Sévaz est l'unique site retenu par l'OFT pour l'implantation de ce centre logistique. Or, la carte en page 191 semble indiquer l'ancienne variante. L'entreprise CFF est mandatée pour l'étude d'avant-projet et mène en parallèle des discussions avec les embranchés actuels et futurs de la gare d'Estavayer pour développer leur accès. Le canton de Fribourg s'apprête d'ailleurs à fournir à la Confédération l'adaptation des fiches de projets du plan directeur cantonal relatives à ce secteur, à savoir la fiche de projet du secteur stratégique "Rose de la Broye" adaptée et la nouvelle fiche de projet du Centre logistique de la Broye situé au sud des voies à Sévaz, suite à la suppression en 2019

de la fiche relative au centre logistique au secteur de La Guérite. Nous insistons encore sur le fait que, contrairement à ce qui est mentionné en page 11, un tel projet devra se situer dans une zone d'intérêt général faisant partie du domaine ferroviaire selon la typologie fribourgeoise des zones à bâtir, et non pas dans une zone d'activités. Si au final la gare se situe effectivement dans le périmètre du secteur stratégique de la Rose de la Broye, son emprise sera alors soustraite du territoire projeté aujourd'hui pour les zones d'activités de ce secteur.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'autres remarques à formuler et vous remercie de l'avoir consulté sur les adaptations et compléments 2021 du plan sectoriel des transports.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

Jean-François Steiert, Président



Sophie Perrier, Vice-chancelière