



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

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

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL ET PLATEFORME **« CONSULTATIONS »**

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Fribourg, le 5 octobre 2026

2026-777

Projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale : Transports '45 – Procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 19 juin 2026 vous nous avez soumis, pour consultation, le projet Transports '45 et nous vous en remercions. Ce projet regroupe les étapes d'aménagement (EA) 2027 des programmes de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire et des routes nationales ainsi que les contributions fédérales au programme en faveur du trafic d'agglomération. Il contient les mesures à réaliser d'ici 2045 et est basé sur le rapport d'expertise de l'EPFZ « Transports 2045 » qui a priorisé 500 mesures à la demande du DETEC.

Nous avons rempli le catalogue de questions en ligne et renvoyons donc aux réponses qui y ont été faites. Nous tenons toutefois à mettre en évidence certaines remarques.

Veillez tout d'abord noter qu'en ce qui concerne la partie infrastructures ferroviaires, le Conseil d'Etat de Fribourg se rallie à la prise de position de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO).

D'une manière générale, nous saluons la volonté du Conseil fédéral de planifier de manière coordonnée les mesures ferroviaires, routières et en lien avec le programme en faveur du trafic d'agglomération. Nous soutenons le projet mis en consultation, notamment sur la question de l'alimentation du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), des projets stratégiques qui y sont proposés mais sous la condition de la prise en compte de l'axe Est-Ouest et de l'adaptation de certains éléments.

1. Infrastructures ferroviaires

Si la réalisation de certaines mesures a été repoussée au-delà de 2045, d'autres ont été purement et simplement supprimées, parfois sans justifications autres que celles des coûts, ce que nous déplorons. Nous constatons également que la Suisse occidentale, notamment au niveau de l'axe ferroviaire Est-Ouest, est le perdant du projet mis en consultation, ce malgré sa croissance démographique et économique largement au-dessus de la moyenne sur l'axe concerné. Plus particulièrement pour le canton de Fribourg, la planification en vue de la réalisation de nouveaux tracés entre Fribourg et Lausanne doit être intégrée dans Transport '45 comme prévu dans PRODES EA 2035. La figure 4 «Amélioration de l'offre à réaliser jusqu'en 2045» à la page 30 du rapport explicatif montre que c'est le seul segment de la ligne du Plateau où aucune amélioration de l'offre n'est prévue. Nous tenons à rappeler encore une fois que cette réalisation figurait déjà dans RAIL 2000, accepté par le peuple Suisse en 1987, et a été reprise dans ZEB et PRODES EA 2025. Le Projet d'offre 2035 a été rejeté car il n'était pas réalisable, notamment en raison de l'augmentation du temps de parcours entre Lausanne et Berne de 61 à 69 minutes lors de l'introduction de l'horaire 2025 des transports publics. Cela montre encore une fois la nécessité de nouveaux tracés sur cette ligne – tout comme le besoin de redondance sur cet axe-clé. Les études d'avant-projet du nouveau tronçon entre Fribourg et Romont, qui a déjà fait l'objet d'une étude préliminaire, doivent être intégrées dans l'EA 2027 de PRODES en vue de sa réalisation dans le cadre d'une étape d'aménagement suivante. Contrairement à d'autres projets stratégiques, cette amélioration de l'axe Est-Ouest peut se réaliser rapidement, sans impact sur la circulation des trains et à des coûts mesurés – et, comme le montrent des études complémentaires idoines, de manière compatible vers le haut sous les différents scénarios envisageables globalement pour l'axe Est-Ouest.

En ce qui concerne la modification de l'*arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire* du 21 juin 2019, nous demandons que le point 3 «Lausanne-Berne: extension de capacité» de l'art. 1 al 2 let a ne soit pas relégué à l'al. 2 bis, c'est-à-dire conditionné à la suffisance des moyens financiers (pérennisation du pour mille de la TVA en faveur du FIF) ; l'adaptation de la tête Ouest à la gare de Romont (aménagement de deux diagonales), actuellement en procédure d'approbation des plans (PAP), doit être réalisée comme prévu.

Il en va de même pour la mesure «Agy: nouvel arrêt» (let 9) qui doit être maintenue aussi comme prévu à l'article 1 al. 2 et renommée «Agy: nouvel arrêt et aménagement d'un point de croisement»; la réalisation simultanée de la halte et du point de croisement permet d'optimiser les coûts de ce projet, d'assumer le très fort développement urbanistique prévue dans ce lieu central du canton et d'assurer la capacité et la robustesse de ce tronçon saturé.

Le Conseil d'Etat de Fribourg salue le choix d'un financement supplémentaire pour les aménagements ferroviaires qui permet d'intégrer plus de projet dans Transports '45. Il soutient également les projets proposés aux nœuds ferroviaires de Lucerne (gare terminus souterraine de Lucerne) et Bâle (augmentation des prestations Bâle CFF Ouest), ainsi que le tunnel multifonctionnel du Grimsel (nouvelle ligne ferroviaire Innertkirchen–Oberwald), à condition que ce dernier ne se réalise pas au détriment des objets prioritaires pour la CTSO et le canton de Fribourg en particulier. Par contre, par rapport au FIF, la nécessité de prioriser les mesures d'aménagement déjà votées par le Parlement fédéral montre qu'il faut consolider ce fonds et remettre en question certaines de ses règles de gestion, notamment afin d'introduire la possibilité d'un endettement et en ce qui concerne la séparation entre le maintien de la substance et l'aménagement de l'infrastructure. La répartition des tâches entre l'OFT et les gestionnaires de l'infrastructure doit également être revue. Nous saluons et soutenons donc la prolongation du pour mille de la TVA au-delà de 2030. Cependant d'autres sources supplémentaires de financement et d'autres mesures doivent être envisagées. Par ailleurs ce fonds ne doit servir qu'à ce pourquoi il a été créé: financer l'entretien et l'aménagement des infrastructures ferroviaires.

Nous nous opposons à la proposition de donner au Conseil fédéral la compétence de statuer sur la réalisation des mesures d'infrastructure complémentaires. L'intégration des cantons dans le processus doit demeurer y compris pour de telles mesures, tout comme la compétence finale du Parlement fédéral. Cela fait partie du système fédéral suisse.

2. Infrastructures routières

Le canton de Fribourg n'est pas directement concerné par la partie routes nationales du projet mis en consultation – mais peut soutenir les grandes orientations.

3. Trafic d'agglomération

Les projets d'agglomération constituent un instrument indispensable au développement coordonné des infrastructures de mobilité. Ils permettent de soutenir efficacement les efforts des cantons, des agglomérations et des communes en faveur d'un aménagement cohérent du territoire et d'un système de transport performant.

Il est donc essentiel que ce programme soit maintenu, doté par la Confédération de ressources financières suffisantes et pérennes et poursuivi sur le long terme. Nous soutenons, dans les grandes lignes, l'évaluation fédérale du PA5 et le crédit proposé. Nous vous renvoyons à nos demandes concrètes figurant dans le formulaire de consultation concernant les différentes mesures, en particulier celle relative à l'interface de la halte d'Agy (voir aussi la remarque concernant cette halte faite ci-dessus, au point 1) ainsi que le projet multimodal Basse Singine (Gesamtverkehrslösung unterer Sensebezirk); ce dernier devra figurer dans le PA6 bien qu'il n'ait pas été retenu parmi les projets à réaliser avant 2045 dans l'étude de l'EPFZ.

Nous saluons l'intégration du transport à haut niveau de service, dans les projets sélectionnés pour un cofinancement fédéral futur.

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

Au nom du Conseil d'Etat :

Philippe Demierre, Président

A stylized, handwritten signature in blue ink, representing Philippe Demierre.

Philippe Demierre

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

A stylized, handwritten signature in blue ink, representing Danielle Gagnaux-Morel.

Danielle Gagnaux-Morel

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

Annexe

—

Réponse déposée via la plateforme "Consultations"

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle le Service de la mobilité,
le Service des ponts et chaussées et le Coordinateur des agglomérations ;
à la Chancellerie d'Etat.

**Projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale :
Transports '45**

Ouverture de la consultation	19.06.2026
Délai de consultation	09.10.2026
Département compétent	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Service fédéral compétent	Secrétariat général DETEC (SG-DETEC)
Organisation compétente	Affaires directoriales
Adresse	Kochergasse 10, 3003, Bern
Personne de contact	Dominique Steiner (dominique.steiner@bav.admin.ch), Marcel Buffat (marcel.buffat@gs-uvek.admin.ch)
Téléphone	+41 58 485 01 59

Remarques/Informations importantes

1. Veuillez saisir vos commentaires directement dans ce formulaire de réponse et ne pas utiliser de document séparé.
2. **Les «champs standard» sur fond bleu** ne seront pas repris lors du téléchargement sur «Consultations». Nous vous prions de bien vouloir modifier les informations de contact directement dans «Consultations».
3. Veuillez sélectionner un «critère d'acceptation» pour chaque commentaire.
4. La saisie d'un commentaire est facultative, mais si vous saisissez un commentaire, vous devez avoir sélectionné un critère d'acceptation, sinon votre saisie ne sera pas prise en compte.
5. Veuillez ne pas modifier la mise en forme des champs. Vous pouvez ajouter des notes et des commentaires sous les champs avant le saut de page, ceux-ci ne seront pas pris en compte lors du téléchargement.
6. Veuillez noter que le nombre maximum de caractères pris en compte par le système est de 10000 par champ de texte. Les textes plus longs seront tronqués.
7. Sous Aide & Contact, vous trouverez un bref mode d'emploi pour l'utilisation du «modèle Word» : [Aide & Contact Télécharger Word](#)
8. Le service spécialisé «Consultations» se tient à votre disposition pour toute question : consultations@gs-edi.admin.ch

Informations de contact des personnes donnant un avis

Nom de l'organisation / de l'entreprise	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Abréviation	
Service compétent	Service de la mobilité
Adresse	Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg
Prénom	Grégoire
Nom	Cantin
Numéro de téléphone en cas de questions	026 304 14 20
Envoyé le	

Réponse au: Catalogue de questions relatif à la consultation du projet Transports '45

Avis général

Réponse sur le projet global	Saisir une réponse
Explication / Remarque	Le canton de Fribourg se rallie à la position de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO). S'il soutient le projet, il demande que l'axe Est-Ouest figure dans les infrastructures à financer et à étudier en vue de premières réalisations d'ici la deuxième moitié des années 30. La reprise de certains petits projets biffés, peu chers et essentiels pour le fonctionnement du système est prioritaire. Par ailleurs, en ce qui concerne les processus décisionnels proposés, le Parlement et les cantons doivent participer à la décision concernant les aménagements ferroviaires. Le financement du FIF doit être renforcé avec la pérennisation du pour-mille de TVA, mais il nécessite encore d'autres mesures, notamment l'engagement de revoir en profondeur l'application des normes et la répartition des compétences entre l'OFT et les entreprises de transport. Nous renvoyons également à la lettre du Conseil d'Etat de Fribourg qui accompagne sa réponse à cette consultation.

Avis détaillé

Titre / Question	Remarques
Détail de l'article / autres informations	Pour chaque question, il est possible de répondre par « OUI », « NON » ou « OUI sous réserve ». Vous pouvez apporter des précisions dans la rubrique « Explication / Remarque ». Les questions 2, 13, 19, 21 et 22 sont ouvertes. Si vous avez des remarques, cochez « OUI » et rédigez-les dans la rubrique prévue à cet effet.
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	

Titre / Question	1. Grandes lignes du projet
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous l'orientation générale du projet ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Le Conseil d'Etat de Fribourg soutient le financement supplémentaire pour le rail et la coordination des projets fédéraux ferroviaires, routiers et d'agglomération co-financés par la Confédération. Il soutient également les projets proposés aux nœuds ferroviaires de Lucerne (gare terminus souterraine de Lucerne) et Bâle (augmentation des prestations Bâle CFF Ouest), ainsi que le tunnel multifonctionnel du Grimsel (nouvelle ligne ferroviaire Innertkirchen–Oberwald), à condition que cela ne se fasse pas au détriment des projets de l'axe Est-Ouest centraux pour la Suisse occidentale – tout particulièrement sur le tronçon sis entre Fribourg et Romont ainsi que la poursuite de Morges-Perroy en direction de Genève. La repriorisation de certains projets ferroviaires doit toutefois être revue. Pour l'axe ferroviaire Est-Ouest, aucune mesure n'est proposée dans les éléments stratégiques, alors que l'expertise de l'EPFZ a reconnu cet axe comme prioritaire et d'importance nationale. Le Conseil d'Etat de Fribourg demande que la réalisation de nouveaux tracés entre Fribourg et Lausanne, déjà prévue dans Rail 2000 accepté par le peuple en 1987, soit intégrée dans le projet Transports '45. La figure 4 Amélioration de l'offre à réaliser jusqu'en 2045 à la page 30 du rapport explicatif montre que c'est le seul segment de la ligne du Plateau où aucune amélioration de l'offre n'est prévue. Les études d'avant-projet du nouveau tronçon ferroviaire entre Fribourg et Romont, qui permettra d'augmenter les capacités et de diminuer les temps de parcours doivent être intégrées comme prévu par le Parlement fédéral en 2019 dans l'étape d'aménagement 2027 (EA 2027) et l'aménagement de ce tronçon dans une prochaine étape d'aménagement. Si ce projet n'est pas retenu rien ne sera fait sur l'axe Est-Ouest, hormis Morges-Perroy qui figure en l'état dans l'EA 2031 ce qui est difficilement compréhensible vu l'importance de cet axe.

Titre / Question	2. Grandes lignes du projet
Détail de l'article / autres informations	Y a-t-il des aspects qui n'ont pas suffisamment été pris en considération ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	Oui au niveau du ferroviaire : - Apports financiers au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) : Le maintien du pour-mille de TVA est essentiel, mais ne suffit pas à combler les manques de moyen et à compenser la diminution des autres apports. L'insuffisance des moyens dans ce fonds a conduit à devoir prioriser les mesures d'aménagement déjà votées. Les moyens dédiés à l'entretien ne cessent d'augmenter. Des solutions doivent être proposées et ce fonds ne doit être utilisé que pour financer l'entretien et les aménagements à l'infrastructure ferroviaire. Certaines règles de gestion du FIF devraient être changées, afin par exemple qu'un endettement sur des périodes soit possible ou pour des financements complémentaires provisoires. Le rythme de remboursement du Fonds Transports Publics (FTP/FinöV) par le FIF pourrait être également revu afin de libérer des capacités de supplémentaires. La séparation entre le maintien de la substance et l'aménagement des infrastructures ferroviaires doit également être revue. - Une comptabilité détaillée de ce fonds doit par ailleurs être disponible et mise en annexe du rapport explicatif. - Maîtrise des coûts : La maîtrise des coûts est aussi un problème récurrent avec des coûts qui évoluent 2 à 3 fois plus vite que ceux de la construction, tant pour l'entretien que pour l'aménagement. Les procédures allongent les phases d'études et d'autorisation avec des impacts importants sur les plannings et les coûts des projets. Les normes et autres directives internes doivent permettre d'avancer plus vite et non de ralentir et complexifier les projets. - Méthodologie : La méthodologie utilisée par la Confédération pour établir son projet Transports '45 diffère de la méthodologie de planification utilisée pour les précédentes EA du PRODES (annonce des projets par les cantons regroupés en régions de planification). Le rapport explicatif n'explique pas qu'elle méthodologie de planification la Confédération entend utiliser à l'avenir. Les modifications relatives à la gouvernance, aux rôles du Parlement,

	de l'OFT, du DETEC et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'à la participation des cantons ne sont pas présentées de manière claire. -Raccordement au réseau international : Même si le canton de Fribourg est concerné dans une moindre mesure, le raccordement au réseau international est important et n'est pas suffisamment traité dans le projet, notamment en ce qui concerne le projet Genève-Londres. -Etudes de projet : la comparaison avec l'avancement des projets menés par le tunnel multimodal du Grimsel et ceux menés par CFF Infrastructure interpelle au niveau des coûts et de la rapidité de la planification. Une réflexion doit être menée pour améliorer le système et envisager l'attribution de mandat d'études ou de réalisation à des entités plus « agiles » que CFF Infrastructure.
--	--

Titre / Question	3. Grandes lignes du projet
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous le regroupement des projets routiers et ferroviaires ainsi que des projets d'agglomération dans un seul projet ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Nous saluons la volonté de coordonner les projets routiers et ferroviaires ainsi que les projets d'agglomération. Toutefois, cette coordination n'apparaît guère dans le projet mis en consultation où les différents domaines sont traités et expliqués de façon séparée. A titre d'exemple sur le tronçon Berne-Lausanne, la concurrence entre route et rail est à l'avantage de la route et nécessite des aménagements sur le rail qui ne sont pas proposés. La coordination et le regroupement proposés n'atteignent donc pas leur cible.

Titre / Question	Aménagement de l'infrastructure ferroviaire
Détail de l'article / autres informations	Les dix prochaines questions concernent l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	

Titre / Question	4. Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous le nouvel ordre de priorité du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (aménagement par étapes et liaison avec le développement de l'offre) ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Nous comprenons la nécessité d'une priorisation des projets déjà votés par le Parlement vu notamment les surcoûts de certains d'entre eux et l'insuffisance des moyens à disposition dans le FIF. En revanche nous rejetons la repriorisation des projets ferroviaires de l'EA 2035 telle que proposée par le Conseil fédéral. Nous ne comprenons pas notamment la dépriorisation de l'aménagement de nouveaux tracés sur l'axe ferroviaire Berne – Lausanne, qui va à l'encontre de la volonté populaire et des nécessités de l'axe principal de notre pays. L'augmentation des capacités et/ou la réduction du temps de parcours est prévue à chaque programme depuis Rail 2000 voté en 1987. L'axe Est-Ouest est, avec l'axe Nord – Sud, l'ossature principale du réseau de transports publics suisse. L'aménagement de nouveaux tracés entre Fribourg et Lausanne doit être intégré dans Transports '45 : études d'avant projet dans l'EA 2027 et réalisation dans une étape d'aménagement suivante.

Titre / Question	5. Étape d'aménagement 2027 – Décision de principe
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous la décision de principe concernant les projets clés présentant un intérêt structurel ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	La question n'est pas très claire et elle est formulée différemment en allemand. Si nous comprenons l'enjeu des projets stratégiques, il n'est pas question d'opposer ces grands projets aux nombreux projets régionaux qui ont une utilité existentielle dans plusieurs régions. En effet, le principe de différencier des projets de plusieurs milliards par rapport à des petites mesures est intéressant, mais il faut une assurance et une méthodologie de planification pour ces petits projets. Cette décision de principe est prématurée : il convient tout d'abord de clarifier les objectifs d'offre (avec une offre précise pour 2035 et une vision d'offre générique pour 2045 en vue des prochaines étapes), les processus de planification, la gouvernance et les réductions de coûts des projets en cours ; en l'absence de mesures complémentaires garanties, l'utilité des nouveaux projets-clés n'est pas connue, ce qui met en péril les offres qui fonctionnent bien.

Titre / Question	6. Étape d'aménagement 2027 – Projets clés
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous la sélection de projets clés prévue dans le message 2027 (éléments stratégiques du réseau) ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Nous soutenons les projets les projets proposés aux nœuds ferroviaires de Lucerne (gare terminus souterraine de Lucerne) et Bâle (augmentation des prestations Bâle CFF Ouest), ainsi que le tunnel multifonctionnel du Grimsel, à condition, notamment pour ce dernier, qu'il ne préterite pas les projets essentiels pour la Suisse occidentale et plus particulièrement pour le canton de Fribourg (notamment Fribourg-Romont). Ainsi : - Il manque des aménagements sur l'axe Est-Ouest tant entre Genève-Lausanne qu'entre Lausanne-Berne (voir réponse aux questions 1 et 4). - Les études d'avant-projet du nouveau tronçon entre Fribourg et Romont (qui a déjà fait l'objet d'une étude préliminaire) doivent figurer dans l' « Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2027 de l'infrastructure ferroviaire » comme prévu dans l'arrêté de 2019 ; des moyens financiers (45 millions de francs) pour ces études doivent être ajoutés. - En ce qui concerne les mesures complémentaires (art. 1, al. 2 let d de l'arrêté ad-hoc), il manque un aperçu de ce que cela comprend.

Titre / Question	7. Étape d'aménagement 2027 – Stratégie ERTMS
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous la mise en œuvre de la stratégie ERTMS ainsi que les moyens prévus à cet effet ?
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication / Remarque	Bien que nous soyons pour le développement de solution numérique pour développer les capacités, la problématique de la mise en œuvre de l'ERTMS concerne en premier lieu le renouvellement des installations de sécurité et de mise en conformité. Le budget et le déploiement sont à mettre en œuvre au travers des Conventions sur les prestations et non dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure. Il n'existe également aucune preuve que l'ERTMS permette systématiquement d'augmenter la capacité des lignes, car la capacité est également fixée par l'aménagement des gares/nœuds et de la succession des types de trains. L'expérience acquise en Suisse occidentale avec le déploiement de l'ERTMS sur des lignes conventionnelles (Lausanne–Villeneuve) a montré un ralentissement général des trains et aucune capacité supplémentaire. A l'inverse, sur la ligne du pied du Jura, entre Grandson et Neuchâtel, les capacités peuvent être améliorées, ce qui montre qu'il faut une analyse de détails et un financement via le maintien de la substance.

Titre / Question	8. Étape d'aménagement 2027 – Mesures complémentaires
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous l'ampleur des mesures complémentaires prévues dans l'étape d'aménagement 2027 ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Il n'est pas possible de répondre à cette question favorablement, car il n'y a ni schéma d'offre, ni liste officielle des mesures complémentaires envisagées dans le rapport explicatif. Au vu des expériences passées, nous partons toutefois du principe que les besoins en moyens financiers pour les mesures complémentaires prévues semblent être nettement sous-estimés. Par ailleurs, l'instance décisionnelle doit rester au niveau du Parlement et non de l'administration fédérale.

Titre / Question	9. Adaptation des décisions déjà prises
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous les adaptations apportées aux trois programmes d'aménagement ferroviaire « Développement de l'infrastructure ferroviaire », « Étape d'aménagement 2025 » et « Étape d'aménagement 2035 » ?
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication / Remarque	Modification de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2019 : - Nous nous opposons à la suppression du point 3 « Lausanne-Berne: extension de capacité » de l'art. 1 al 2 et à sa relégation à l'al. 2bis c'est-à-dire à son conditionnement à la suffisance des moyens financiers (prolongation au-delà de 2030 du pour mille temporaire de la TVA destiné au FIF) ; l'adaptation la tête Ouest à la gare de Romont (aménagement de deux diagonales), actuellement en PAP, doit être réalisée comme prévu. - Il en va de même pour « Agy : nouvel arrêt » (let 9) qui ne doit pas figurer à l'al. 2bis de l'art. 1, mais à l'al. 2. Par ailleurs la mesure doit être renommée « Agy : nouvel arrêt et aménagement d'un point de croisement ». La réalisation simultanée de la halte et du point de croisement (mesure prévue dans EA 2035 mais qui ne sera pas réalisée selon le tableau 5 p. 33 du rapport) permet d'augmenter les capacités et d'optimiser les coûts. Dans ce contexte, il convient également de prioriser la mesure 2196.5.007_5M.03.03 "Aménagements de l'interface TP – Nouvelle halte d'Agy" du Projet d'Agglomération de 5ème génération (PA5) de Fribourg à l'horizon A, dans la mesure où le passage inférieur nécessaire à la réalisation de cette halte et du point de croisement ferroviaire doit être construit simultanément. - Nous nous opposons à la suppression de la let. d Lausanne–Berne: accélération et extension de capacité à l'art. 1 al. 3 (qui stipule que « Le Conseil fédéral soumet un message à l'Assemblée fédérale d'ici à 2026 concernant la prochaine étape d'aménagement. Pour celle-ci, les mesures suivantes doivent notamment être analysée : ... »). Ce projet doit être réalisé et les études pour l'aménagement di nouveau tronçon ferroviaire entre Fribourg et Romont doivent être intégrées dans l'EA 2027 (voir aussi réponses aux questions 1, 4 et 6) ; l'aménagement du nouveau tronçon entre Fribourg et Romont doit figurer dans l'EA 2031. D'autres mesures concernant d'autres cantons doivent également être

	maintenus ; nous renvoyons à la prise de position de la CTSO. Des moyens financiers supplémentaires doivent être mis à disposition.
--	---

Titre / Question	10. Autres mesures – Processus de planification
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous les modifications apportées au processus de planification, selon lesquelles seuls les projets se trouvant au stade d'avant-projet pourront être intégrés dans une étape d'aménagement ?
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication / Remarque	Le Parlement doit pouvoir décider quel projet il souhaite étudier. Une certaine flexibilité demeure nécessaire pour ce type d'étude – et il n'est pas admissible de sortir du champ de décision politique des choix qui ont certes une dimension technique, mais aussi une dimension politique. Par ailleurs des projets déjà votés par le Parlement sont remis en cause du fait que les gestionnaires de l'infrastructure n'ont pas réalisé ces études. Cette nouvelle règle ne doit dans tous les cas pas être rétroactive et ne doit pas s'appliquer aux projets déjà votés par le Parlement – sous peine de cautionner le non-respect de décisions parlementaires par l'administration. La possibilité que certaines études d'avant-projet soit menée par d'autres instances que les CFF, vu les retards dans leur réalisation, doit également être examinée. La modification de l'art. 48c al.2bis LCdF doit donc être reportée et approfondie. En l'état nous nous opposons à cet ajout.

Titre / Question	11. Autres mesures – Décision concernant la réalisation des mesures d'infrastructure complémentaires
Détail de l'article / autres informations	Êtes-vous d'accord de donner au Conseil fédéral la compétence de statuer sur la réalisation des mesures d'infrastructure complémentaires ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Les cantons doivent être associés au développement des infrastructures ferroviaires. Il est difficilement envisageable de laisser l'administration fédérale statuer avec les gestionnaires de l'infrastructure, principalement les CFF, sur les infrastructures complémentaires à réaliser ou non. Le Parlement doit également conserver son rôle dans les choix politiques et financiers de la Confédération. Le fort lead du DETEC et du Conseil fédéral sur le projet Transports '45 peut s'expliquer par l'urgence de la situation, mais elle ne doit pas être une rupture par rapport au processus en vigueur depuis 2014. L'intégration des cantons dans le processus doit demeurer ; cela fait parti du système fédéral suisse. Les PRODES rail et routes et les programmes d'agglomération ont un impact important sur les politiques et les systèmes de transport cantonaux. Nous demandons des explications plus claires sur l'alinéa 4 à l'article 58 de la LCdF qui concerne la libération par le DETEC de moyens financiers pour des mesures non-stratégiques sur la base d'un avant-projet – et une liste non exhaustive des principaux projets envisagés sous cette rubrique. Nous signalons par la même occasion que la teneur de cet article et celle de son explication dans le rapport explicatif sont difficilement compréhensibles.

Titre / Question	12. Financement supplémentaire de l'infrastructure ferroviaire par la Confédération
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous la prolongation au-delà de 2030 du pour mille temporaire de la TVA destiné au fonds d'infrastructure ferroviaire ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	Oui nous approuvons cette prolongation et la proposition de modification dans ce sens de la Constitution. Néanmoins, le financement nécessite la mise en place d'autres mesures ; elles seront d'autant plus nécessaires si cette prolongation est refusée en votation populaires. - En première lieu, la croissance plus que proportionnel des coûts des projets par rapport à la route et aux autres infrastructures interpelle et nécessite une réflexion de fond sur les procédures, les répartitions des tâches entre OFT et entreprises de transport ainsi que l'application des normes techniques et économiques (voir question 2). - Nous proposons également d'allonger le rythme de remboursement du Fonds Transports Publics (FTP/FinöV) par le FIF (voir question 2). - Certaines règles de gestion du FIF devraient être changées, afin notamment qu'un endettement soit possible (voir question 2). - L'attribution de mandat d'études ou de réalisation à des entités plus « agiles » que CFF Infrastructure doit également être envisagée, cette dernière devant se focaliser sur l'entretien ferroviaire. - Dans la planification des rentrées et sorties du FIF, nous doutons des hypothèses émises qui nous paraissent trop optimistes notamment pour la réalisation de projets stratégiques, à priori très complexes. D'expérience, les grands projets stratégiques prennent beaucoup plus de temps pour être réalisés que planifiés alors que les moyens financés sont planifiés dans le FIF.

Titre / Question	13. Autres remarques
Détail de l'article / autres informations	Avez-vous d'autres remarques concernant la partie sur l'infrastructure ferroviaire ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	Dénomination des étapes d'aménagement : si nous comprenons la logique de ne plus intituler les différentes étapes d'aménagement (EA) du PRODES ferroviaire en fonction de leur horizon de planification (par exemple EA 2035 pour celle adoptée en 2019) mais en fonction de l'année de l'adoption par le Conseil fédéral du message à l'attention du Parlement (EA 2027 pour la prochaine étape), nous signalons que cette modification risque de prêter à confusion. En effet, la suite des EA sera EA 2025, EA 2035, EA 2027, EA 2031, etc. Des solutions, ou des pistes de solution, pour pallier le manque de moyens dans FIF ne sont pas traités dans le projet mis en consultation. Il y manque également des réflexions sur: -les coûts d'entretien et de construction qui augmentent fortement dans le secteur ferroviaire -les normes et les procédures qui augmentent, ce qui entraînent l'augmentation des coûts et des délais de mise en œuvre. (voir aussi remarques que faites à la question 2) Il manque également dans le projet mis en consultation la question des liaisons de la Suisse occidentale avec les liaisons TGV vers la France et l'Espagne et de l'accès à l'Italie via le Simplon. La nouvelle exigence de l'achèvement de l'avant-projet pour intégrer une mesure ayant une importance stratégique dans une étape d'aménagement implique la nécessité d'inscrire dans l'arrêté fédéral précédent (ici celui de l'EA 2027) les projets devant faire l'objet d'avant-projet.

Titre / Question	Aménagement des routes nationales
Détail de l'article / autres informations	Les six prochaines questions concernent l'aménagement des routes nationales.
Acceptation (choisir dropdown)	
Explication / Remarque	

Titre / Question	14. Cadre de dépenses pour les routes nationales
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous le montant demandé au titre du cadre de dépenses pour les routes nationales 2028 - 2031 pour l'exploitation, l'entretien et la rénovation des routes nationales selon les dernières normes techniques ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	Le canton de Fribourg n'est pas concerné par les mesures de ce programme, mais soutient les grandes orientations de cette partie du programme.

Titre / Question	15. Programme de développement stratégique des routes nationales – Projets d'accroissement des capacités
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous les projets d'accroissement des capacités prévus dans le programme de développement stratégique des routes nationales ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	

Titre / Question	16. Programme de développement stratégique des routes nationales – Horizons de réalisation
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous la répartition entre les horizons de réalisation des projets d'accroissement des capacités ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	

Titre / Question	17. Étape d'aménagement 2027
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous les projets d'accroissement des capacités proposés pour être mis en œuvre dans l'étape d'aménagement 2027 ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	

Titre / Question	18. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous la modification prévue de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (suppression de l'autoroute de la vallée de la Glatt et contournement de Morges) ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	

Titre / Question	19. Autres remarques
Détail de l'article / autres informations	Avez-vous d'autres remarques concernant la partie sur l'infrastructure des routes nationales ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	Il serait utile de développer des projets permettant de diminuer la césure et l'impact des autoroutes sur l'environnement.

Titre / Question	Programme en faveur du trafic d'agglomération
Détail de l'article / autres informations	Les deux prochaines questions concernent le programme en faveur du trafic d'agglomération.
Acceptation (choisir dropdown)	
Explication / Remarque	

Titre / Question	20. Évaluation du programme en faveur du trafic d'agglomération (5e génération)
Détail de l'article / autres informations	Approuvez-vous les conclusions de l'évaluation du programme en faveur du trafic d'agglomération de 5e génération ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Dans les grandes lignes, nous soutenons l'évaluation fédérale du PA5. Certaines conclusions et appréciations formulées dans les rapports provisoires nous paraissent toutefois parfois peu cohérentes ou insuffisamment étayées. Certaines attentes formulées par l'ARE dans le domaine de l'aménagement du territoire et du développement urbain apparaissent insuffisamment explicites. Une clarification des critères d'évaluation et des objectifs poursuivis permettrait d'assurer une meilleure compréhension mutuelle et d'orienter plus efficacement l'élaboration des prochaines générations de projets d'agglomération.

Titre / Question	21. Autres remarques concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération
Détail de l'article / autres informations	Avez-vous des remarques concernant des projets d'agglomération en particulier ou des mesures en particulier ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication / Remarque	2196.5.007 / 5M.03.02 Interface TP – Nouvelle halte Agy Le projet est inscrit dans l'EA 2035 depuis 2019. Nous rappelons également que le point de croisement a été approuvé par le Parlement fédéral dans le cadre du message 2023 relatif à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le point de croisement à Agy, pour environs de 15 millions de francs, en sus de l'aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire permettra de réduire les effets négatifs de l'horaire 2025 en Suisse Romande. Par ailleurs, tant le rapport Transport'45 que les perspectives intégrées au message 2027 de l'OFT confirment la pertinence et la nécessité de cette halte. Au regard de ces éléments, nous réaffirmons notre soutien à la réalisation de la nouvelle halte d'Agy, avec le point de croisement, dans les meilleurs délais et exprimons l'espoir qu'elle puisse être mise en œuvre durant la période 2028-2032. Par conséquent, la mesure du PA5 relative à l'interface de la nouvelle halte d'Agy devrait être classée en priorité A. Cette mesure comprend notamment la réalisation du passage inférieur multimodal de la nouvelle halte. Étant donné que cet ouvrage doit être développé et réalisé en parallèle des autres infrastructures ferroviaires prévues sur le site, son classement en priorité A est indispensable afin de garantir une coordination optimale des travaux et de maîtriser les coûts de réalisation. 2196.5.171 / 5M.01.01 Requalification de la place de la gare de Fribourg, périmètre 1 Nous prenons acte du déclassement de cette mesure en priorité B dans le rapport provisoire en raison d'un état de planification jugé insuffisant. Or, nous considérons que les exigences en matière d'état de planification sont remplies. Le projet a en effet atteint le niveau SIA 33, correspondant à un avant-projet abouti. La seule incertitude actuelle résulte d'une procédure de recours pendante, laquelle ne remet pas en question le degré de maturité technique du projet. Nous demandons dès lors que cette mesure soit reclassée en priorité A.

	La requalification de la place de la gare constitue en effet l'un des projets phares du PA5 et un élément central de la stratégie de mobilité de l'agglomération de Fribourg. Elle vise l'amélioration de la principale interface multimodale du canton, utilisée quotidiennement par plusieurs dizaines de milliers de voyageurs, et revêt une importance déterminante pour le développement futur des transports publics, de la mobilité piétonne et de l'intermodalité à l'échelle cantonale et régionale. Le maintien de cette mesure en priorité A apparaît donc pleinement justifié au regard de son intérêt stratégique, de son niveau de maturité et de ses effets attendus sur le système global de mobilité de l'agglomération. Le projet multimodal Basse Singine (Gesamtverkehrslösung unterer Sensebezirk) devra être intégré dans le PA6 même s'il ne figure pas dans les projets à réaliser avant 2045 dans l'étude de l'EPFZ, ce qui n'est pas acceptable pour le canton de Fribourg.
--	---

Titre / Question	22. Autres remarques concernant le projet
Détail de l'article / autres informations	Avez-vous d'autres remarques concernant le projet ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication / Remarque	Les projets d'agglomération constituent un instrument indispensable au développement coordonné des infrastructures de mobilité. Ils permettent de soutenir efficacement les efforts des cantons, des agglomérations et des communes. Il est donc essentiel que ce programme soit maintenu, doté de ressources financières suffisantes par la Confédération et poursuivi sur le long terme. Certaines propositions visent à réduire les contributions fédérales destinées aux mesures les plus importantes et les plus coûteuses. Une telle évolution irait à l'encontre de l'approche globale et multimodale qui caractérise les projets d'agglomération, laquelle repose sur la mise en œuvre coordonnée d'un grand nombre de mesures complémentaires, souvent de taille modeste. Les petites et moyennes agglomérations seraient particulièrement pénalisées par cette orientation, puisqu'elles disposent généralement de peu de projets individuels dépassant le seuil de 50 millions de francs. Une réduction du soutien fédéral risquerait ainsi d'accentuer les inégalités de traitement entre les agglomérations et de compromettre la réalisation de projets pourtant essentiels à l'amélioration de la mobilité. Nous constatons toutefois que, malgré les simplifications déjà introduites et les améliorations annoncées dans le cadre du PA6, la charge administrative liée à l'élaboration, à l'évaluation et au suivi des projets demeure importante. Une simplification supplémentaire des processus apparaît impérative, tant pour la préparation des dossiers que pour leur évaluation. Une attention particulière devrait également être portée aux conditions de mise en œuvre et aux délais imposés. Les échéances actuellement prévues ne reflètent souvent pas la complexité réelle des projets d'infrastructure ni les contraintes auxquelles sont confrontés les maîtres d'ouvrage sur le terrain. Les retards observés dans de nombreuses agglomérations suisses ne traduisent généralement pas un manque de volonté des collectivités publiques à réaliser les mesures approuvées, mais résultent davantage de procédures toujours plus complexes, de la multiplication des

	coordinations nécessaires et des voies de droit qui prolongent considérablement les calendriers de réalisation. Dans ce contexte, l'extension du recours aux mesures forfaitaires ainsi que l'assouplissement des procédures liées aux demandes de prolongation de délais constituent des pistes d'amélioration pertinentes. Ces évolutions permettraient de réduire la charge administrative tout en garantissant l'atteinte des objectifs du programme. D'autres mesures de simplification mériteraient également d'être examinées afin d'accroître l'efficacité du dispositif, de renforcer la sécurité de planification des porteurs de projets et de favoriser une mise en œuvre plus rapide des mesures bénéficiant d'un large consensus.
--	---