



Rapport 2013-DAEC-41

16 novembre 2015

du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat 2008.12 Christian Ducotterd/Jean-Pierre Siggen sur la construction d'une gare à Agy, ligne CFF Fribourg–Payerne, TPF Fribourg–Morat

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport sur le postulat 2008.12 déposé par les députés Christian Ducotterd et Jean-Pierre Siggen et accepté par le Grand Conseil le 10 octobre 2012 par 84 voix contre 0 et 1 abstention. Ce postulat demande «d'étudier la faisabilité d'une gare à Agy», sur les lignes CFF Fribourg/Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains et TPF Fribourg/Freiburg–Murten/Morat, «et d'en définir rapidement l'emplacement afin de ne pas laisser construire des infrastructures qui utiliseraient la place nécessaire pour cette construction et ses accès.»

Le présent rapport s'articule comme il suit:

1. Introduction	1
2. Développements urbanistiques du plateau d'Agy	1
3. Exigences et normes	4
4. Positionnement de la halte ferroviaire d'Agy	6
5. Etude de faisabilité technique	8
6. Coûts de construction	10
7. Prochaines étapes	11
8. Conclusion	12

1. Introduction

Depuis l'acceptation par le peuple suisse en février 2014 du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), l'aménagement de nouvelles infrastructures ferroviaires est soumis à un nouveau processus. Sur la base des projets transmis par les cantons, c'est désormais la Confédération qui décide de leur réalisation dans le cadre de la planification de programmes de développement stratégique (PRODES).

Parmi les 16 projets transmis par le gouvernement fribourgeois pour l'étape d'aménagement 2030 (PRODES 2030) figure la réalisation d'une halte ferroviaire à Agy. En effet, suite au postulat déposé par les députés Christian Ducotterd et Jean-Pierre Siggen, le canton de Fribourg a intégré cette réalisation dans sa planification stratégique ferroviaire.

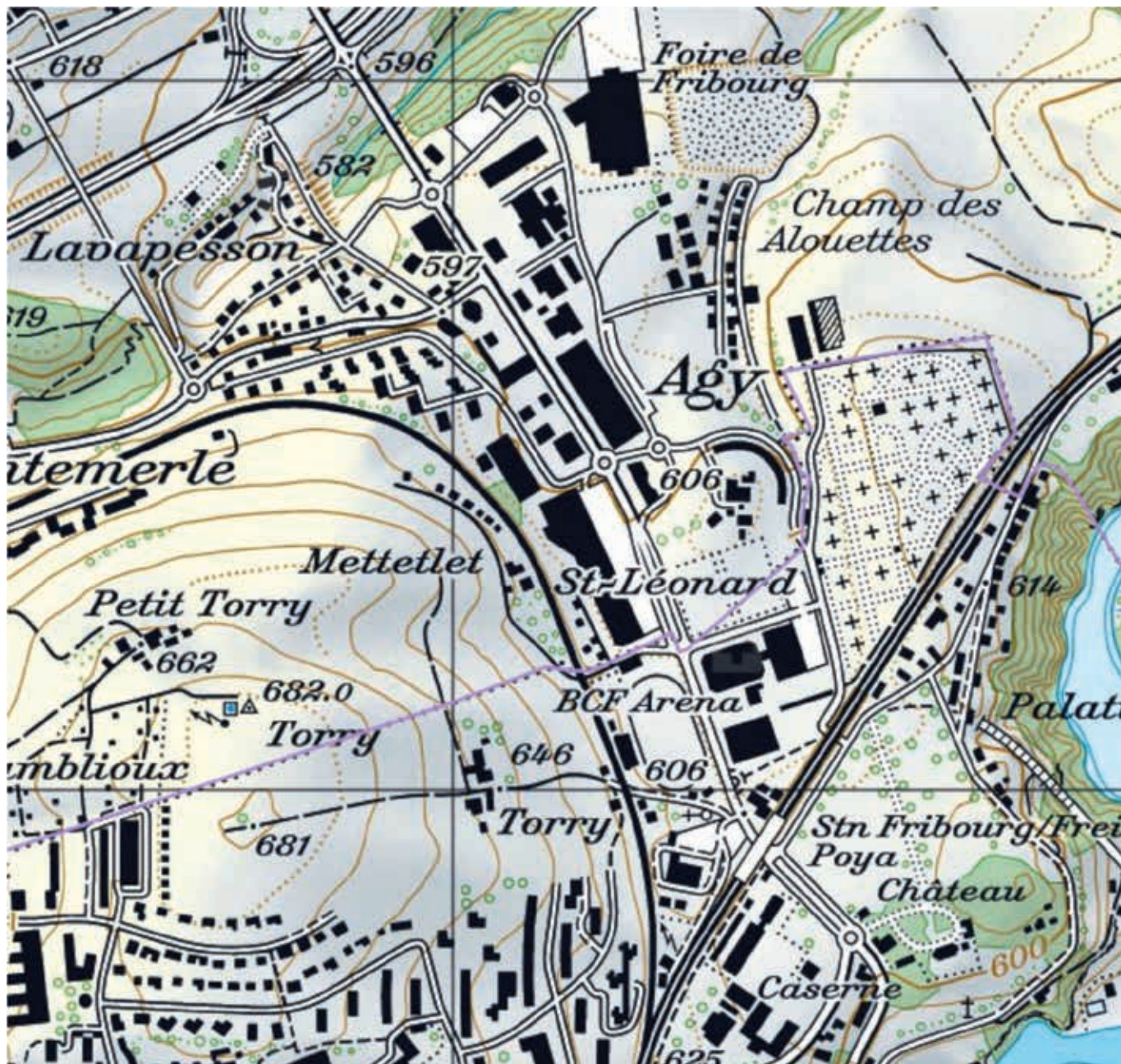
Le Service de la mobilité (SMo) a mandaté un bureau externe afin de réaliser une première étude de faisabilité d'une halte ferroviaire constituée d'un seul quai à Agy. Les résultats de cette étude, qui n'ont pas été vérifiés par les CFF, sont présentés dans le présent rapport. Une étude plus approfondie sera effectuée en 2016 par les CFF sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre du PRODES 2030 qui doit être soumis au Parlement fédéral en 2018.

2. Développements urbanistiques du plateau d'Agy

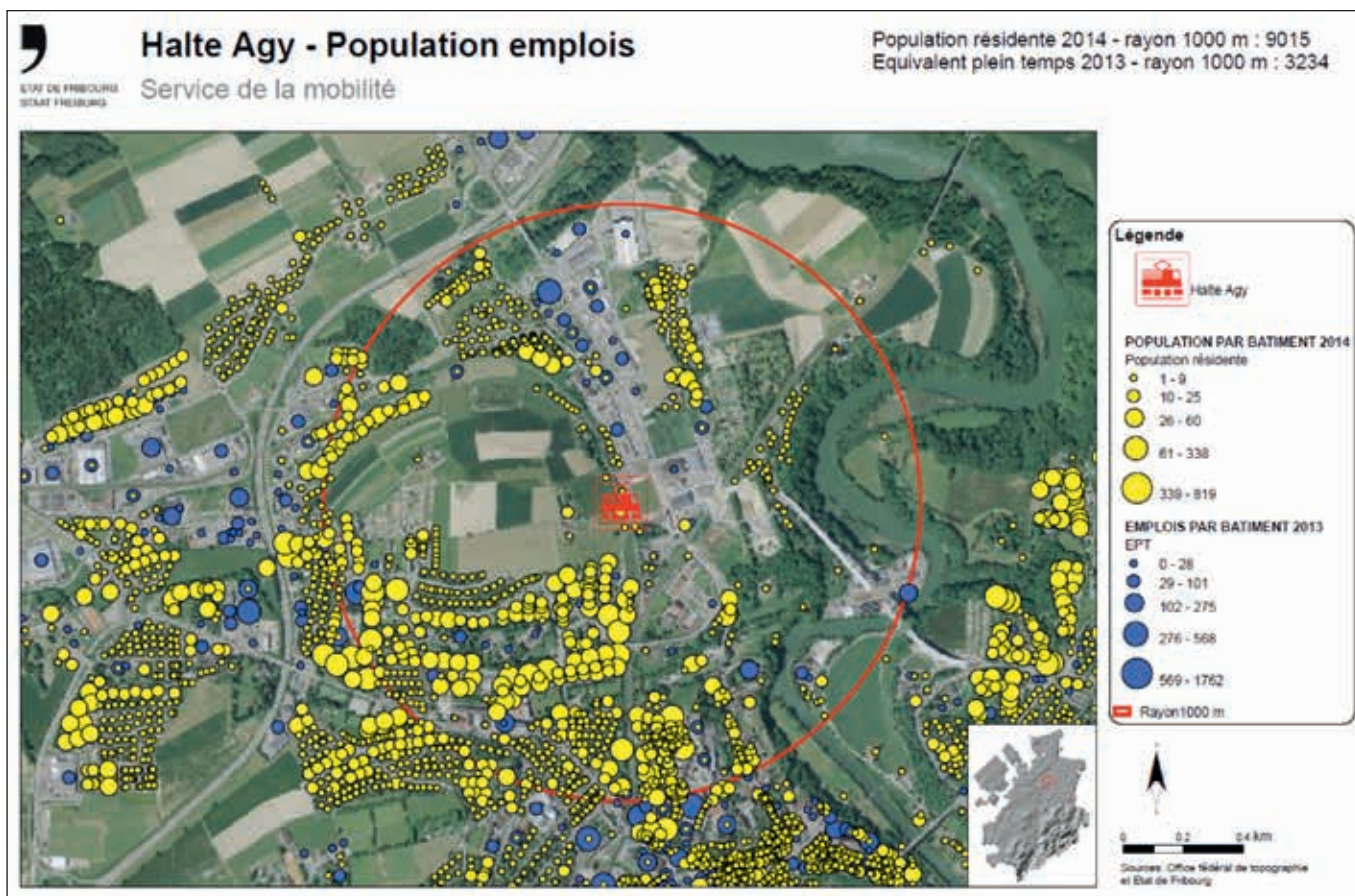
2.1. Densité démographique et développements prévus

Le plateau d'Agy, situé sur les communes de Fribourg et de Granges-Paccot, s'est considérablement développé ces dernières années. De nombreuses habitations, des équipements

sportifs ainsi que des centres commerciaux y ont été construits et plusieurs entreprises s'y sont implantées: Groupe E, ECAB, Casino, Hôtel Ibis, Forum-Fribourg, etc.



Il s'est donc fortement densifié. Le nombre d'habitants recensé dans un rayon d'un kilomètre d'une halte ferroviaire située à hauteur du stade St-Léonard est de 9015 et celui d'emplois équivalent plein temps de 3234. De plus, de nombreux visiteurs se rendent dans les centres commerciaux et sportifs de ce secteur et les mouvements de transit y sont importants en raison de la présence de la jonction autoroutière N12 de Fribourg-nord, du pont de la Poya et de la halte ferroviaire Fribourg/Freiburg Poya.



Le Projet d'agglomération de 2^e génération de l'Agglomération de Fribourg (PA2) classe le secteur «Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg» parmi les cinq sites stratégiques de l'agglomération et y prévoit la «transformation d'une urbanisation de caractère suburbain en zone urbaine, avec notamment un potentiel d'accueil pour des activités tertiaires et commerciales de qualité, ainsi que pour des équipements sportifs et hôteliers, orientées sur les transports publics (TP) urbains et la halte ferroviaire de Fribourg/Freiburg Poya.»¹

Les enjeux de développement identifiés sont notamment²:

- > Passer d'une logique de développement orienté sur un axe à caractère routier (route de Morat) à une logique d'un quartier en maille (espaces publics et liens mobilité douce),
- > Développer une urbanisation à fort caractère urbain avec des espaces publics ainsi que des réseaux TP et de mobilité douce attractifs,
- > Améliorer les interfaces multimodales aux lieux de manifestations, notamment par l'aménagement des espaces publics et des routes d'accès attractives et larges pour la mobilité douce ainsi que la connexion de ces lieux au réseau TP,

- > Réaliser une étude concernant la desserte ferroviaire du site sur la voie Fribourg-Belfaux.

Le potentiel de densification de ce secteur est très élevé, notamment sur la colline du Torry ainsi que du côté des anciens abattoirs et de la caserne de la Poya. Plusieurs projets de développement sont en cours de réalisation (habitations à la route d'Agy et centre de police à Englisberg, etc.) ou à l'étude (nouvelle patinoire, piscine, densification du plateau d'Agy, Plan d'aménagement de détail Torry-Est).

Ainsi, le plateau d'Agy connaît l'une des plus grandes dynamiques de développement du canton et, malgré l'existence de la halte Fribourg/Freiburg Poya sur la ligne Fribourg/Freiburg-Berne, une nouvelle halte ferroviaire à Agy entre Fribourg-Givisiez a un fort potentiel d'utilisateurs.

2.2. Mobilité individuelle motorisée

Le secteur «Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg» est situé à proximité immédiate de la jonction autoroutière N12 de Fribourg-nord et bénéficie d'un accès direct au pont de la Poya. Le trafic journalier moyen y est donc important. Les charges de trafic mesurées à la route de Morat, à hauteur du stade de St-Léonard, sont les suivantes:

¹ Agglomération de Fribourg: *Projet d'agglomération de 2^e génération (PA2 Fribourg)*, Décembre 2011, p. 33.

² Agglomération de Fribourg: *Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg - Rapport stratégique*, Mai 2013, p 30.

	Véhicules/jour
2005	18 700
2010	18 000
2013	17 000
2015	24 800

L'ouverture du pont de la Poya le 12 octobre 2014 a occasionné une forte augmentation du nombre de véhicules/jour qui est passé de 17 000 en 2013 à 24 800 en 2015. La création d'une halte ferroviaire à hauteur d'Agy pourrait contribuer à un report modal en faveur des transports publics dans le secteur et donc à une diminution du trafic individuel motorisé.

2.3. Desserte actuelle des transports publics

Le plateau d'Agy est traversé par la ligne de bus 1 Marly-Portes de Fribourg qui dessert notamment les arrêts Poya, Stade-Patinoire, Cimetière, Agy, Forum-Fribourg et Portes de Fribourg. La cadence de cette ligne urbaine a été augmentée en 2011 et en août 2014. Actuellement les bus circulent du lundi au vendredi, sauf l'été, à la cadence 10 minutes, avec renforcement aux heures de pointe (cadence 7,5 minutes).

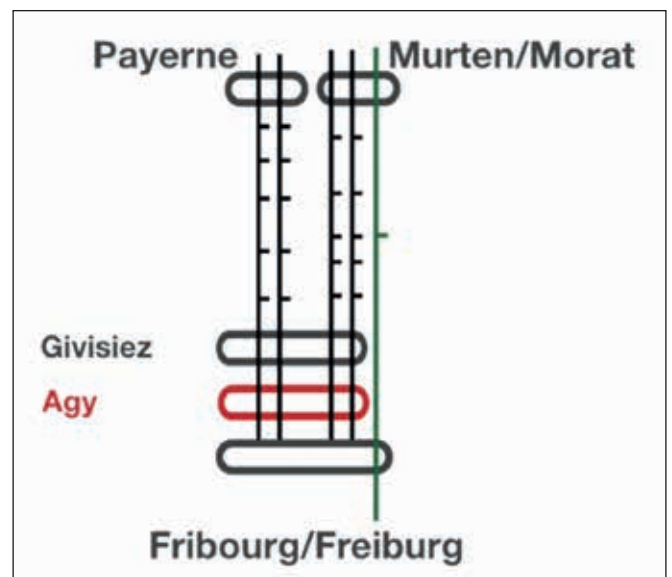
Depuis le 14 décembre 2014, les trains BLS du S-Bahn 1 (S1) Fribourg/Freiburg–Berne–Thoune s'y arrêtent également toutes les 30 minutes grâce à la construction de la halte ferroviaire Fribourg/Freiburg Poya.

2.4. Desserte ferroviaire entre Fribourg/Freiburg et Givisiez

Une nouvelle halte ferroviaire construite à Agy sur la ligne CFF Fribourg/Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains et la ligne TPF Fribourg/Freiburg et Murten/Morat pourrait bénéficier d'une excellente desserte. En effet, depuis décembre 2014, les trains circulent à la cadence 30 minutes entre Fribourg/Freiburg et Yverdon-les-Bains et, dès l'introduction de l'horaire 2018, le tronçon Fribourg/Freiburg–Murten/Morat bénéficiera également de cette cadence (actuellement deux trains non cadencés par heure aux heures de pointe uniquement). Ainsi, quatre trains pourraient desservir chaque heure une halte située à Agy.

Le canton de Fribourg souhaite encore améliorer cette offre et introduire la cadence 15 minutes entre Fribourg/Freiburg et Givisiez¹, au plus tard à l'horizon 2030, grâce à une meilleure répartition temporelle des trains de ces deux lignes. Ce projet a été transmis par le canton de Fribourg à l'OFT en vue de l'établissement de l'étape d'aménagement 2030 du programme de développement stratégique (PRODES 2030) de la Confédération. Une nouvelle gare à Agy pourrait bénéficier d'une telle desserte.

¹ Dès 2019 la gare de Givisiez sera desservie par ces deux lignes grâce à sa modernisation.



Offre planifiée sur les lignes Fribourg/Freiburg–Payerne et Fribourg/Freiburg–Murten/Morat à l'horizon 2030

A noter que les CFF, en collaboration avec le SMO, ont étudié un horaire pour l'horizon 2025². Il tient compte d'un arrêt de tous les trains à Givisiez à la cadence 15 minutes entre Givisiez et Fribourg, mais non d'un arrêt à la hauteur d'Agy. La faisabilité d'un tel arrêt sera analysée par les CFF³ en 2016 sur mandat de l'OFT en vue de la planification du PRODES 2030. S'il s'avère alors qu'il n'est pas possible de faire un horaire avec un arrêt systématique des trains à Agy avec l'infrastructure existante, les CFF analyseront les aménagements supplémentaires nécessaires (par exemple un îlot de double-voie). Plus le coût de ces aménagements sera élevé, moins la nouvelle halte aura de chance d'être intégrée au PRODES par l'OFT (voir point 7.1).⁴

3. Exigences et normes

3.1. Longueur des quais

Dans le cadre de la planification stratégique ferroviaire du canton de Fribourg, visant notamment à mettre en place le RER Fribourg|Freiburg, le SMO, l'OFT, les CFF et les TPF se sont entendus pour dimensionner la longueur des quais des haltes ferroviaires du canton de Fribourg selon les standards suivants:

- > Les trains de la ligne S1 entre Fribourg/Freiburg et Berne mesurent au maximum 200 mètres de long et peuvent avoir deux étages; tous les quais de ce tronçon sont

² L'analyse de la faisabilité de l'horaire pour l'horizon 2025 a été faite dans le cadre de la planification stratégique ferroviaire du canton de Fribourg organisée suite à l'arrêt du Conseil d'Etat du 21 décembre 2010.

³ Seuls les CFF, en tant que gestionnaire de l'infrastructure de ce tronçon, ont les compétences pour étudier un tel horaire.

⁴ Le présent rapport part du principe qu'un arrêt systématique des trains à Agy s'insère dans l'horaire et est donc possible.

dimensionnés pour permettre la circulation de tels trains;

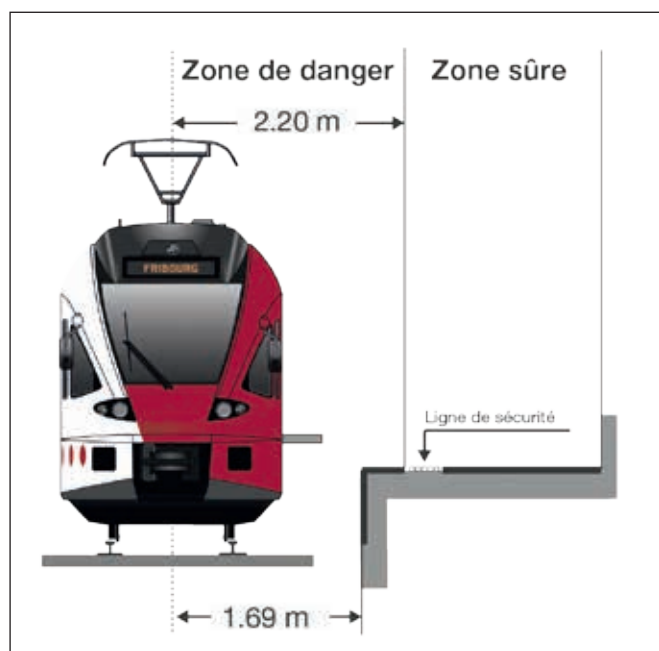
- > Les trains du RER Fribourg|Freiburg circulant sur le réseau à voie normale entre Romont -Fribourg/ Freiburg, Yverdon-les-Bains–Fribourg/Freiburg et Neuchâtel–Murten/Morat -Fribourg/Freiburg mesurent au maximum 150 mètres et n'ont qu'un étage; tous les quais de ces lignes sont dimensionnés pour permettre la circulation de tels trains;
- > Les quais nouvellement construits pour permettre la circulation de trains de 150 mètres doivent être prolongeables pour des trains de 220 mètres.

Le quai d'une halte ferroviaire à Agy doit donc permettre l'arrêt d'un train d'une longueur de 150 mètres. Le prolongement du quai, pour l'arrêt de trains mesurant 220 mètres, doit être possible dans un second temps.

3.2. Conformité de l'accès aux trains

Les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)¹ stipulent qu'un quai est sûr pour les voyageurs lorsque:

- > Une ligne de sécurité tactilo-visuelle de 30 cm est peinte sur toute sa longueur et indique la limite entre la zone sûre et la zone de danger pour les voyageurs;
- > Une zone de danger d'au moins 2,20 mètres est respectée entre la ligne de sécurité et l'axe de la voie (milieu des deux voies); cette distance augmente en fonction de la vitesse des trains.

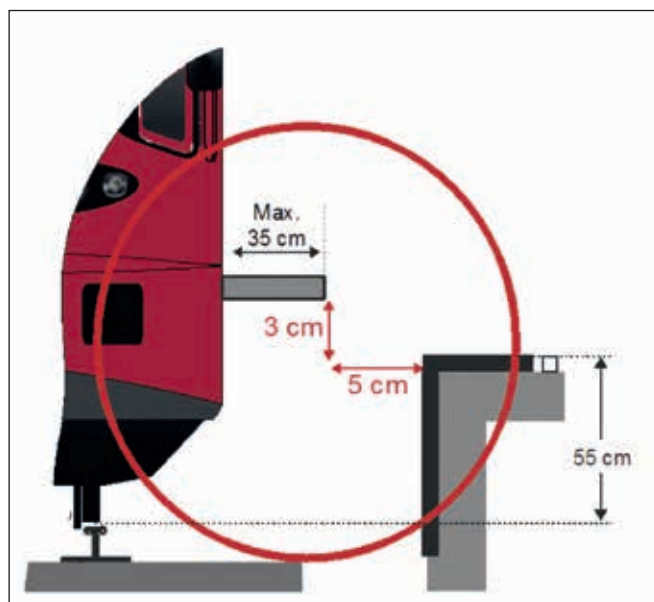


Les transports publics doivent être entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite d'ici à 2023 conformément

¹ DE-OCF, Annexe n°2 Marquages de sécurité tactilo-visuels.

à la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand). La DE-OCF² précise que, en ce qui concerne les chemins de fer à voie normale, l'accès pour les handicapés est assuré lorsque:

- > La hauteur des quais est de 55 cm depuis le sommet du rail et qu'au moins une porte du train permet un accès libre de marche à 55 cm;
- > La différence de niveau entre le marchepied du train et la bordure du quai ne dépasse pas 3 cm;
- > Après déploiement depuis le train d'un marchepied rabattable (max. 35 cm), la lacune horizontale restante entre le marchepied et la bordure du quai ne dépasse pas 5 cm.

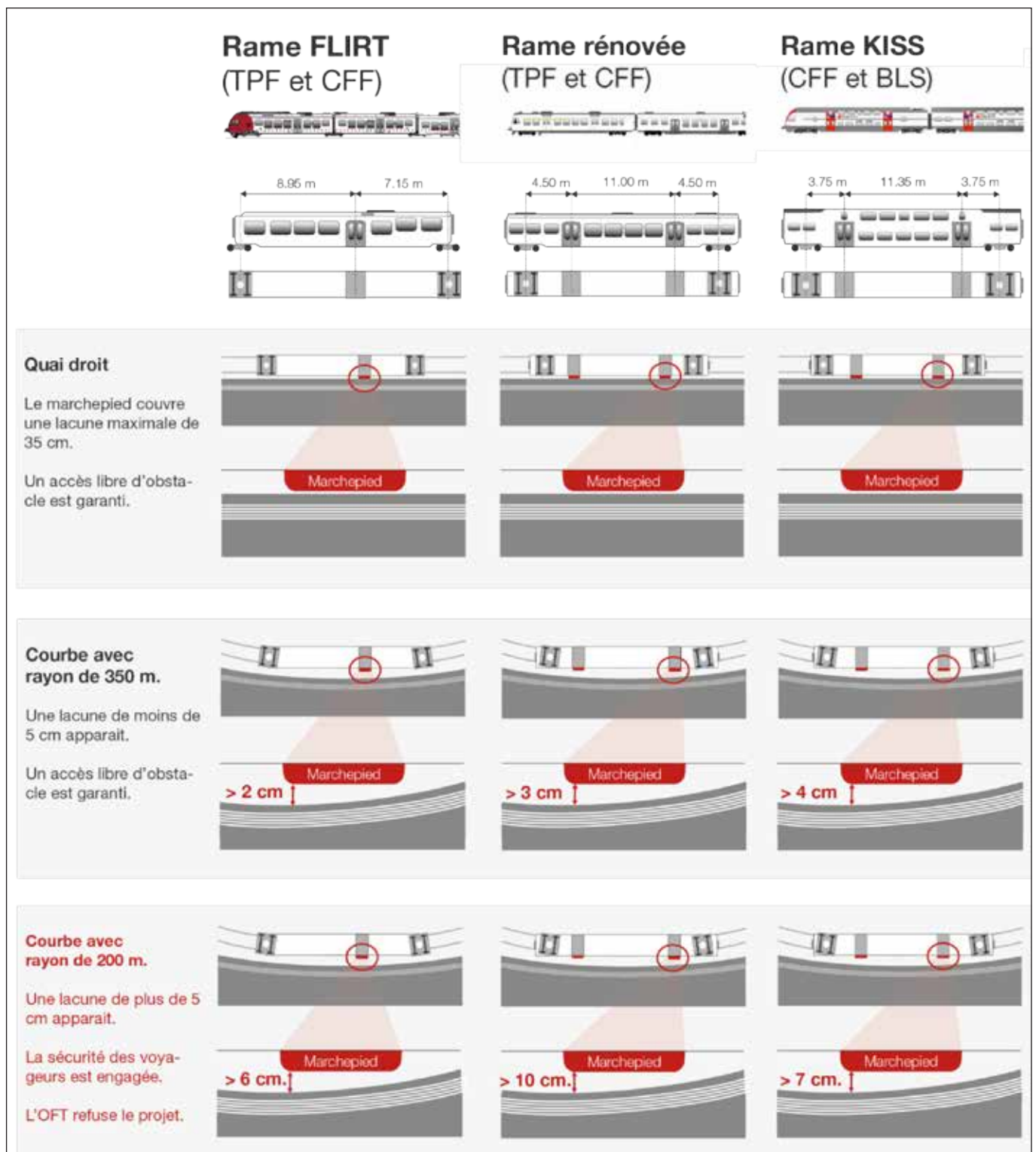


Lorsqu'une halte ferroviaire est construite dans une courbe, le rayon de courbure doit être supérieur à 250 m pour permettre que le profil d'espace libre³ des bordures de quai intérieures soit jugé suffisant par l'OFT. Un quai surélevé à 55 cm avec un rayon de courbure inférieur à cette valeur-limite ne permet pas la circulation de tous les véhicules et n'est pas toléré.

Pour les bordures de quai extérieures à la courbe, l'OFT estime que la lacune horizontale (espace entre le marchepied et le quai) est toujours acceptable (inférieure à 5 cm) lorsque le rayon de courbure est supérieur à 350 m. Un rayon de courbure inférieur à cette valeur-limite crée une lacune trop importante entre le marchepied et le quai et n'est pas toléré.

² DE-OCF 34 et 66.1, chiffre 7.1.1.

³ Distance entre le quai et le train.



Lacunes entre le marchepied et le quai en fonction du type de matériel roulant.

4. Positionnement de la halte ferroviaire d'Agy

4.1. Critères pour le positionnement et variantes

La ligne entre Fribourg et Givisiez est très sinueuse et les courbes sont nombreuses. Les solutions de construction d'une halte ferroviaire sont donc limitées car celle-ci ne peut

être construite que dans un endroit permettant le respect de la DE-OCF ad art. 66, DE 66.1, chiffre 7.1.1 et donc de la LHand (voir point 3.2).

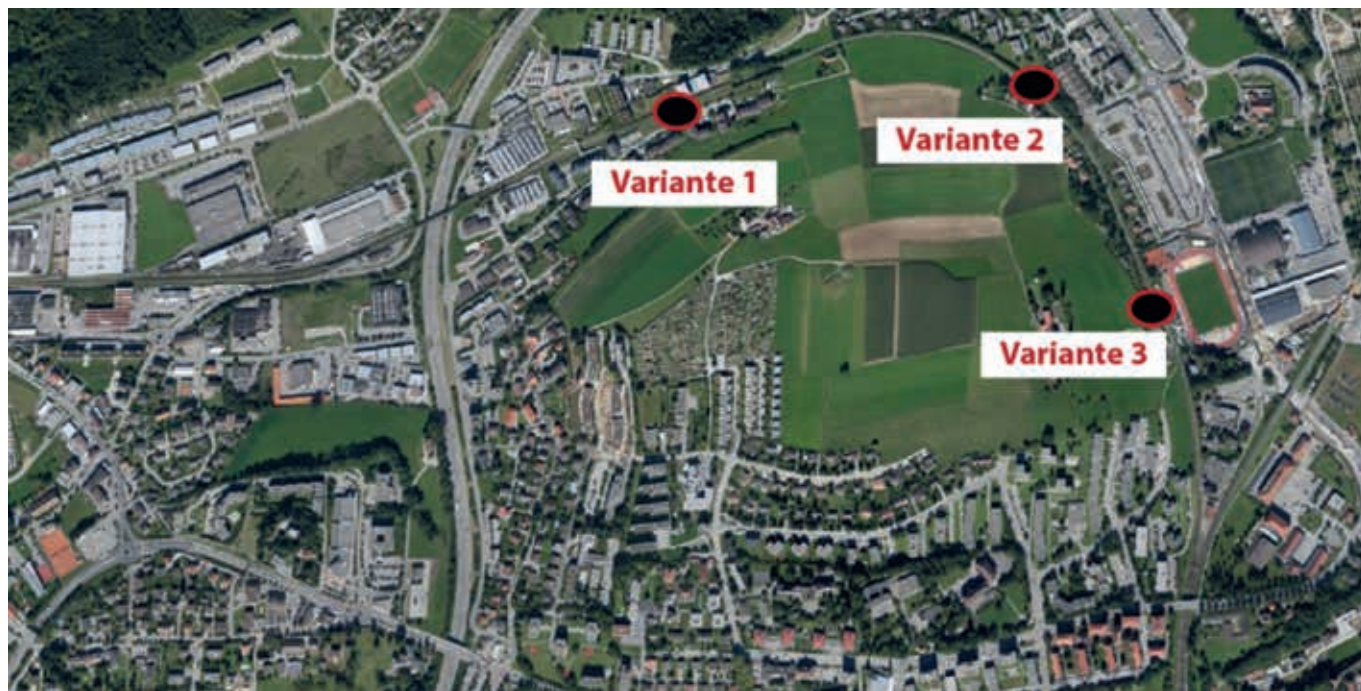
Cette halte doit également permettre la desserte des logements, des commerces, des entreprises et des installations sportives construits sur le plateau d'Agy et être située à proximité de Torry, à l'ouest de la ligne de chemin de fer.

Compte tenu de ces éléments, trois variantes de positionnement ont été identifiées et étudiées:

> Variante 1: au nord de la colline du Torry, sur la commune de Granges-Paccot, entre la route de Chantemerle et la route du Coteau;

> Variante 2: à la hauteur du Centre de tennis d'Agy, sur la commune de Granges-Paccot;

> Variante 3: à la hauteur du stade de St-Léonard, sur la commune de Fribourg.



4.2. Choix de la variante la plus favorable

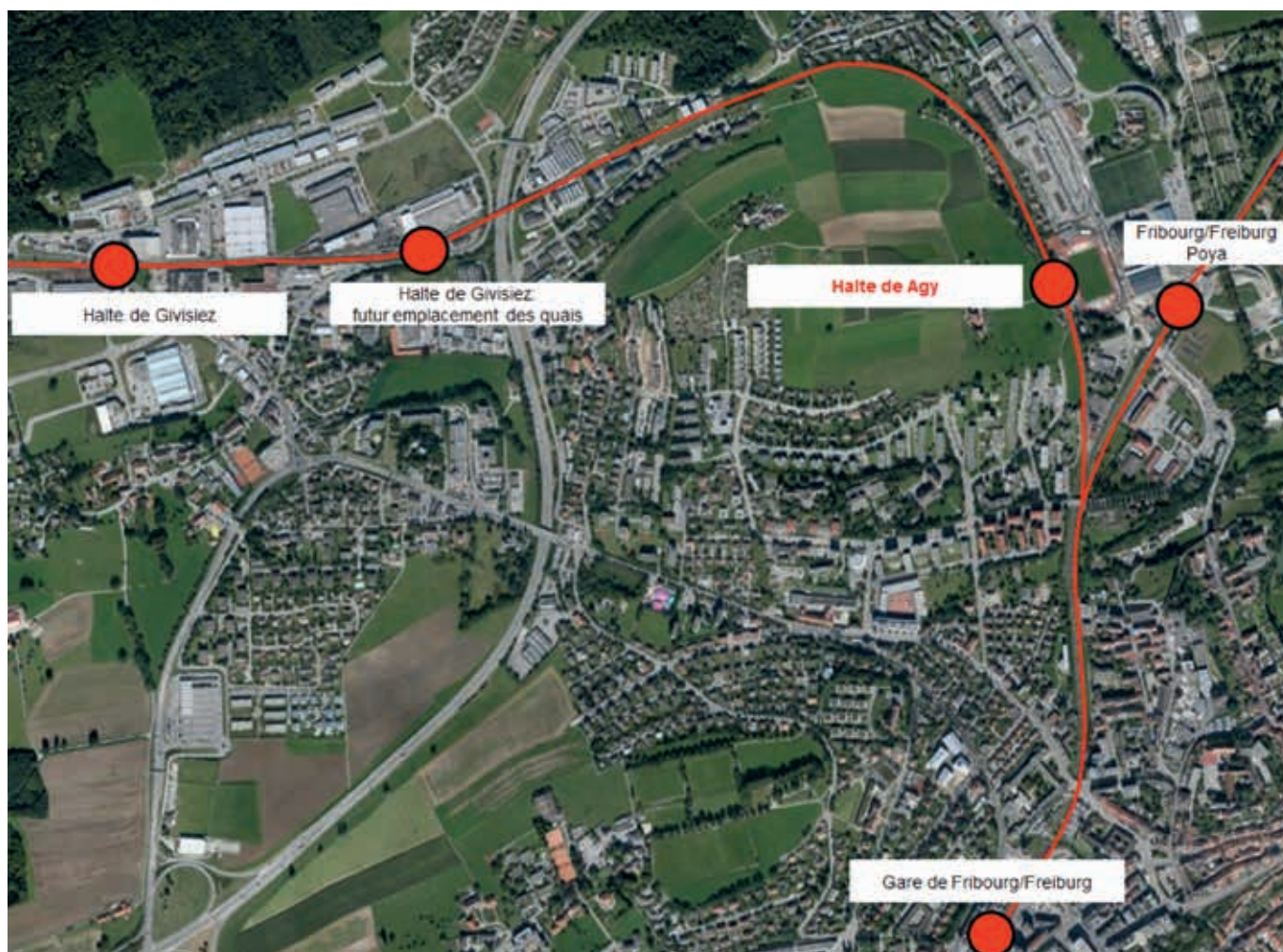
Le projet de modernisation de la halte de Givisiez¹ prévoit un déplacement de 200 mètres du quai, vers l'Est en direction de la gare de Fribourg/Freiburg. Avec la 1^{re} variante, les haltes de Givisiez et d'Agy se situeraient à moins d'un kilomètre l'une de l'autre et la halte d'Agy à proximité de deux arrêts de la ligne de bus 9. En outre, le dénivelé du terrain ainsi que la proximité des bâtiments imposent des coûts de construction élevés. Compte tenu de ces éléments, l'attractivité de cette variante est réduite. La Confédération n'entrerait probablement pas en matière pour financer sa réalisation.

La 2^e variante est située dans une zone attractive, à proximité des commerces du Plateau d'Agy et de Forum Fribourg. Toutefois la construction d'un quai à cet endroit est impossible en raison de l'importante courbe qui ne permet pas le respect de la DE-OCF ad art. 66, DE 66.1, chiffre 7.1.1.

La 3^e variante se trouve le long du stade St-Léonard, à proximité des commerces du plateau d'Agy et de la colline du Torry, sur une ligne droite d'environ 200 mètres. Elle permet donc le respect de la DE-OCF ad art. 66, DE 66.1, chiffre 7.1.1. La distance entre les passages à niveaux du Chemin du Mettetlet et du Chemin de l'Abbé Freeley est d'environ 160 mètres.

Ces deux passages pourraient être utilisés comme chemins d'accès au quai et la réalisation d'un passage routier inférieur ne semble à première vue pas nécessaire (une analyse plus approfondie sur cet aspect devra cependant encore être faite). Cette variante est le meilleur compromis entre faisabilité et attractivité et fait l'objet des analyses présentées ci-dessous.

¹ La modernisation de la gare de Givisiez est financée dans le cadre des conventions de prestation 2013-2016 et 2017-2020 des CFF.



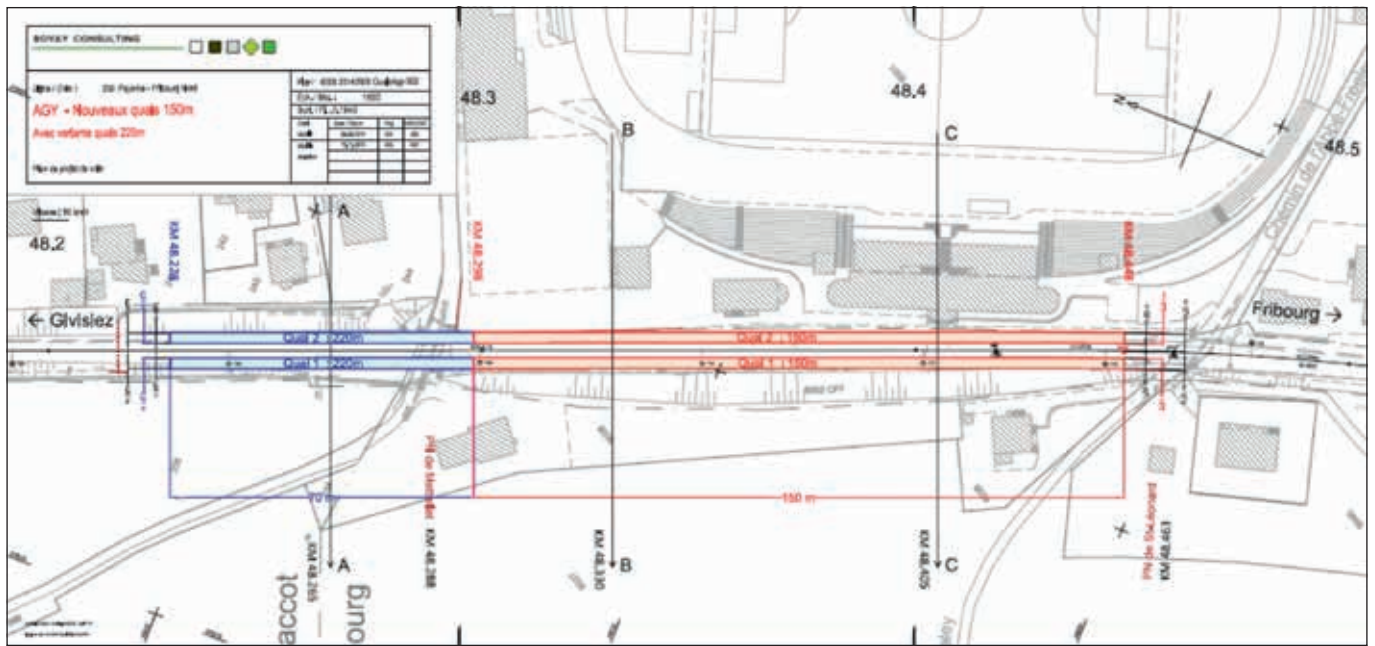
Variante retenue pour le positionnement de la halte d'Agy sur la ligne ferroviaire entre Fribourg/Freiburg et Givisiez.

5. Etude de faisabilité technique

5.1. Quai

L'emplacement de la halte, composée d'un seul quai, a été choisi sur un tronçon droit situé entre les passages à niveau du Chemin de l'Abbé Freeley (km CFF 48 463) et celui de Mettetlet (km CFF 48 288). Le quai doit mesurer 2,50 mètres de large (4,20 mètres de l'axe de la voie) sur 150 mètres de long, et être prolongeable à 220 mètres. Il peut être construit en aval, côté stade de St-Léonard, ou en amont, côté Torry.

Une extension côté Fribourg, afin de porter la longueur du quai à 220 mètres, est possible, mais requiert la suppression du passage à niveau du Chemin de l'Abbé Freeley et d'importantes modifications de la signalisation ferroviaire. Cette option n'a pas été retenue. Une extension côté Givisiez, demande la suppression du passage à niveau de Mettetlet. C'est cette variante qui a été retenue.



Variantes «aval» et «amont» de construction d'un quai à hauteur du stade St-Léonard avec un dimensionnement à 150m prolongeable à 220m.

A ce stade de l'étude, les aménagements nécessaires aux deux chemins d'accès à la nouvelle halte, notamment au niveau du raccordement à la route de Morat, ainsi que pour le stationnement, n'ont pas été analysés. Ils devront faire l'objet d'une étude approfondie, tout comme les deux passages à niveau présents de part et d'autre du futur quai.

De même, les besoins en équipement et en mobilier n'ont pas été définis précisément. Un montant a été réservé dans le budget pour un équipement minimal: abris simples, obturateurs et mobilier divers.

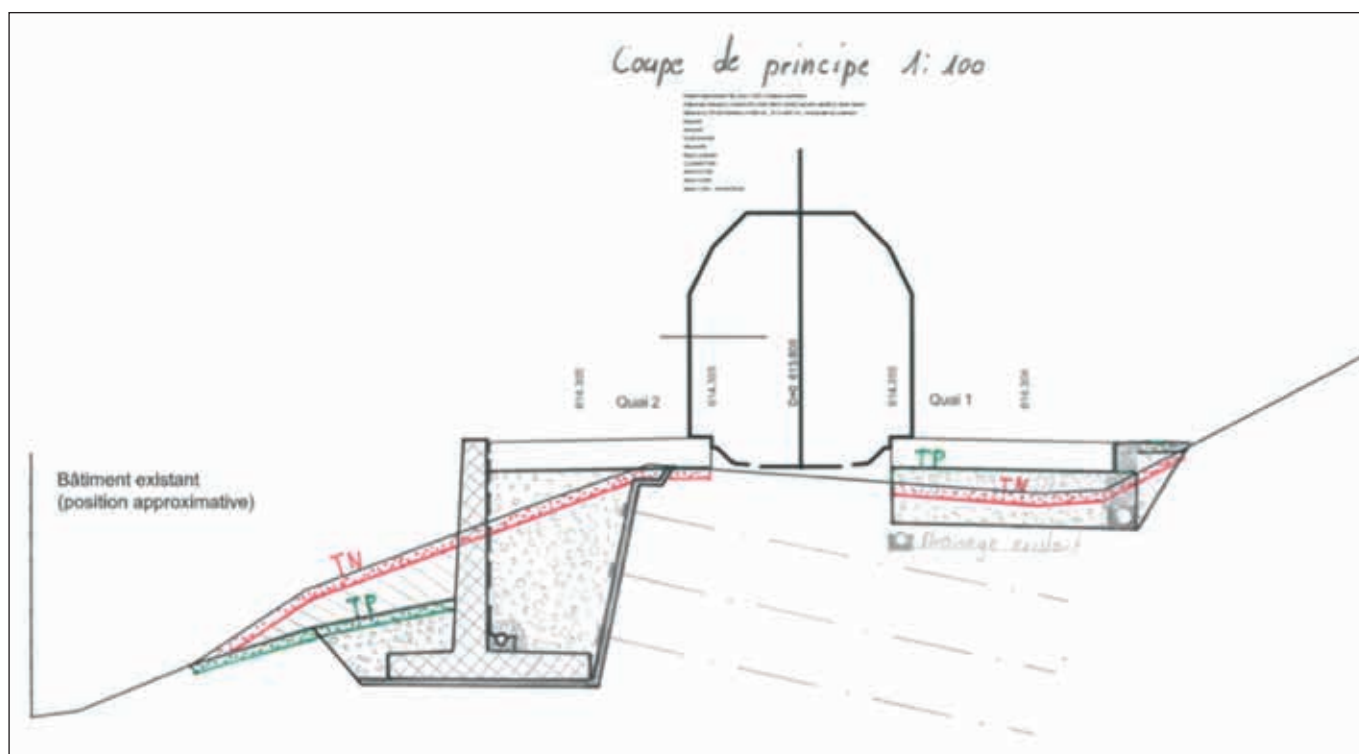
- > Mur de soutènement: aucun mur de soutènement n'est nécessaire pour la variante amont; par contre une implantation en aval nécessite la création d'un mur de soutènement de près de quatre mètres de haut.

L'aménagement d'un quai en amont ne demande qu'un terrassement, la création de drainage ainsi que le déplacement des fondations de la ligne de contact.

5.2. Travaux de génie civil et de génie ferroviaire

Les travaux ferroviaires nécessaires peuvent se résumer comme suit:

- > Voie ferrée: compte tenu de l'implantation de la halte, aucune intervention à la voie ferrée n'est à entreprendre si ce n'est un éventuel bourrage de la voie à la fin des travaux en cas de déstabilisation de celle-ci;
- > Ligne de contact: pour la variante aval, aucune intervention n'est nécessaire; pour la variante amont, il faut déplacer quatre à cinq fondations de la ligne de contact et adapter leur construction métallique.
- > Câbles: aucune modification spécifique, en dehors de l'équipement de la halte et des signaux, n'est nécessaire pour la variante amont; pour la variante aval, il faudra intégrer les câbles existants dans le quai;
- > Installation de sécurité: un signal supplémentaire devra être ajouté 30 mètres après la fin du quai en direction de Givisiez;



Quai 1 = quai en amont; quai 2 = quai en aval.

6. Coûts de construction

Les estimations présentées ci-dessous sont des estimations hors taxes et hors renchérissement, avec une marge d'erreur de plus ou moins 30%. Elles comprennent uniquement la réalisation d'un quai et l'équipement minimal indispensable à une halte ferroviaire. Elles n'englobent ni d'éventuelles modi-

fications aux passages à niveau actuels ni les aménagements routiers et de stationnement nécessaires. Les acquisitions de terrain qui devront être réalisées en vue de la construction d'une telle halte ainsi que la suppression du passage à niveau et son remplacement par un passage inférieur en cas d'extension du quai n'ont pas été comptabilisés dans ces estimations.

6.1. Estimation des coûts pour une construction du quai en amont (côté colline du Torry)

	Quai à 150 mètres	Prolongement quai à 220 mètres [*]
Infrastructure	350 000 CHF	+ 300 000 CHF
Quai	500 000 CHF	+ 230 000 CHF
Voie ferrée	20 000 CHF	+ 5 000 CHF
Ligne de contact	100 000 CHF	+ 25 000 CHF
Câbles	-	-
Signalisation	600 000 CHF	-
Mobilier, éclairage	170 000 CHF	-
Divers/imprévus	260 000 CHF	+ 90 000 CHF
Etudes/autorisations	400 000 CHF	+ 50 000 CHF
Total	2 400 000 CHF	+ 700 000 CHF

Hors taxe, ±30%

^{*} Les coûts de l'option s'entendent pour une option intégrée au projet initial et non une réalisation séparée.

6.2. Estimation des coûts pour une construction du quai en aval (côté stade St-Léonard)

	Quai à 150 mètres	Prolongement quai à 220 mètres ¹
Infrastructure	2 260 000 CHF	+ 1 165 000 CHF
Quai	500 000 CHF	+ 230 000 CHF
Voie ferrée	20 000 CHF	+ 5 000 CHF
Ligne de contact	–	–
Câbles	50 000 CHF	+ 20 000 CHF
Signalisation	600 000 CHF	–
Mobilier, éclairage	170 000 CHF	–
Divers/imprévus	550 000 CHF	+ 180 000 CHF
Etudes/autorisations	550 000 CHF	+ 100 000 CHF
Total	4 700 000 CHF	+ 1 700 000 CHF

Hors taxe, ±30%

¹ Les coûts de l'option s'entendent pour une option intégrée au projet initial et non une réalisation séparée.

L'estimation des coûts de construction¹ d'un quai indique que la variante aval (côté stade St-Léonard) coûterait près de deux fois plus que la variante amont (côté colline du Torry).

7. Prochaines étapes

7.1. Planification et financement de la construction d'une halte ferroviaire à Agy

Depuis le 1^{er} janvier 2016, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) réunit tous les moyens financiers destinés à l'infrastructure ferroviaire. La plus grande partie de ce fonds servira au maintien, à l'exploitation et à la sécurisation de l'infrastructure. Le solde disponible permettra le financement de l'aménagement de l'infrastructure rendu nécessaire par la croissance du trafic. Ces aménagements sont ancrés dans les programmes de développement stratégique de la Confédération. Celle-ci planifie actuellement l'étape d'aménagement 2030 (PRODES 2030).

Les cantons ont transmis, en novembre 2014, leurs projets d'offre à l'OFT en vue de l'élaboration du PRODES 2030 qui doit être présenté aux Chambres fédérales en 2018. Ces projets sont actuellement évalués et classés par ordre de priorité en fonction des indicateurs suivants:

- > Utilité et coût tirés de l'analyse macroréconome coût-utilité,
- > Diminution de la surcharge du trafic voyageur,
- > Adéquation avec la stratégie à long terme de l'offre ferroviaire suisse,

- > Adéquation avec les objectifs du développement territorial.

En 2016, ils feront l'objet d'études de faisabilité approfondies réalisées par les gestionnaires de l'infrastructure.

Le canton de Fribourg a transmis 16 projets d'offre à l'OFT parmi lesquels la «Création d'une nouvelle halte à la hauteur de Agy sur la ligne Fribourg/Freiburg-Givisiez».

Le financement et la réalisation de cette halte ne peuvent se faire que dans le cadre du FIF et du PRODES. Un canton peut préfinancer une infrastructure ferroviaire uniquement si celle-ci a été retenue dans PRODES.

A noter que les ressources nécessaires au financement de l'ensemble des demandes des cantons dépassent les moyens à disposition. De ce fait, un certain nombre de projets risquent de ne pas être retenus.

7.2. Capacité d'exploitation de la ligne

Comme indiqué au point 2.4, les CFF doivent effectuer une analyse fine des horaires des trains circulant sur le tronçon Fribourg/Freiburg-Givisiez afin de contrôler que la capacité d'exploitation de la ligne est suffisante pour permettre leur arrêt à Agy. Cette analyse sera faite dans le cadre de la planification du PRODES 2030. Si nécessaire, une augmentation de la capacité de la ligne est possible par une adaptation à l'entrée de la gare de Fribourg/Freiburg, côté Est, ou par la construction d'un îlot de double-voie à la sortie de Givisiez en direction de Fribourg.

Dans tous les cas, la création d'un nouveau point de desserte entre Fribourg et Givisiez aura inmanquablement comme

¹ Pour rappel, ni les coûts d'acquisitions de terrain ni ceux de suppression du passage à niveau et de création d'un passage inférieur ne sont compris dans ces montants.

corollaire l'augmentation des contraintes horaires pour les développements futurs de l'offre. Il est néanmoins impossible à l'heure actuelle de déterminer les conséquences précises.

7.3. Route d'accès

La réalisation d'une halte ferroviaire à 150 mètres dans sa variante la plus favorable s'insère entre les passages à niveaux du Chemin de Mettetlet et du Chemin de l'Abbé Freeley. Une modification importante de ces accès n'est nécessaire qu'en cas de réalisation d'un quai de 220 mètres de long: le passage à niveaux du Chemin du Mettetlet devrait alors être supprimé et remplacé par un passage routier inférieur.

L'augmentation du trafic engendrée par la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire nécessitera sans doute des travaux d'aménagement à ces deux chemins, peu larges, afin de sécuriser et de garantir la fluidité du trafic, notamment aux carrefours avec la route de Morat. Les études nécessaires sont encore à réaliser et les coûts n'ont pas encore été estimés.

A noter qu'une suppression des deux passages à niveau et leur remplacement par des passages routiers inférieurs pourraient être étudiés dans le cadre des projets de développement urbanistique de la colline du Torry (PAD Torry-Est). De telles études devront tenir compte de la construction d'une future halte ferroviaire.

7.4. Réservation des terrains

L'étude exploratoire démontre que la position la plus favorable pour la construction d'un quai sur le Plateau d'Agy se situe à la hauteur du stade de St-Léonard, en amont de la voie de chemin de fer, côté colline du Torry. Les terrains nécessaires à une telle construction doivent être réservés par l'Etat de Fribourg. Le Conseil d'Etat a chargé la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions de veiller à ce que, dans le cadre des procédures d'approbation du PAD Torry-Est, les terrains nécessaires à la réalisation de cette halte restent libres de toute construction.

8. Conclusion

La construction d'une halte ferroviaire à Agy, sur le tronçon Fribourg/Freiburg-Givisiez, a été étudiée sommairement sur mandat du canton de Fribourg. Bien que la faisabilité de l'horaire de cette halte n'ait pas été étudiée, l'endroit le plus approprié pour une telle construction a été défini. L'estimation des coûts, qui ne comprend ni l'acquisition de terrains ni le réaménagement des passages à niveau et des accès routiers, montre qu'elle pourrait se faire à un coût relativement peu élevé. Le plateau d'Agy étant une zone stratégique vouée à se développer considérablement ces prochaines années, le rapport coût-utilité de cette halte semble très intéressant.

Les conclusions de cette étude confortent le bienfondé de la transmission de ce projet à l'OFT en novembre 2014 dans le cadre du PRODES 2030. L'OFT mandatera les CFF afin d'effectuer une analyse approfondie en 2016. Ces derniers n'ont pas vérifié la présente étude. Le financement de nouveaux aménagements ferroviaires se faisant dès le 1^{er} janvier 2016 via le FIF, c'est la Confédération qui définira quels projets, parmi ceux désirés par les cantons, elle entend financer en priorité. Le Conseil d'Etat va s'appliquer à défendre auprès de la Confédération et des autres cantons l'aménagement d'une halte ferroviaire à Agy, ainsi que les autres projets qu'il souhaite voir se réaliser.

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à prendre acte du présent rapport.
