



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

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

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT
Madame Christa Hostettler
Directrice
3003 Berne

Courriel : sachplan.verkehr@bav.admin.ch

Fribourg, le 16 décembre 2024

2024-1136

Adaptations 2024 du plan sectoriel des transports, partie infrastructures Rail

Madame la Directrice,

En date du 16 septembre 2024, vous avez fait parvenir au Canton de Fribourg le dossier cité en titre pour consultation et nous vous en remercions.

Après consultation des instances cantonales, ainsi que des régions et des communes concernées, le Conseil d'Etat peut vous faire parvenir les remarques suivantes.

1. Fiche d'objet 3.5 Lausanne – Fribourg

Dans l'ensemble du document, les dénominations du projet « Lussy – Matran » ou « Avry-Lussy » sont à homogénéiser et remplacer par « Fribourg-Romont », cette dernière étant habituellement utilisée.

Le Conseil d'Etat soutient ce projet de nouvelle ligne pour le trafic rapide ainsi que le maintien de la ligne existante pour le trafic régional et fret.

La commune d'Autigny doit être ajoutée aux « Communes concernées » et Lentigny est à remplacer par La Brillaz. L'Association régionale de la Sarine souhaite être intégrée, le moment venu, à la concrétisation de ce projet qui ne figure pour l'instant pas encore en coordination réglée.

A ce propos, au même titre que les mesures pour la gare souterraine de Lucerne, du nœud de Bâle (Herzstück) et de la ligne directe Aarau-Zurich, ce projet doit figurer en coordination en cours et non en information préalable. Il en va de même des corrections de tracés entre Oron et Vauderens. Un traitement d'équivalence doit être respecté pour ces mesures qui ont été fixées dans l'arrêté fédéral de PRODES 2035 (art. 1, al. 3, AF EA 2035).

Par ailleurs, il est nécessaire d'ajouter en information préalable la « nouvelle ligne Romont-Lausanne » qui constitue la prochaine étape. Le tracé de cette nouvelle ligne a été étudié dans le cadre d'une étude prospective (tracés représentés à la page 60 du plan sectoriel). Le niveau de connaissance justifie une catégorisation en information préalable au sens de l'art. 5 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT). Ce traitement est similaire à ce qui a été fait pour la fiche 3.2 Genève-Lausanne avec l'ensemble de l'axe en « information préalable », excepté Morges-Perroy en « coordination réglée ».

Dans la partie « Motif », il est proposé l'ajout suivant (identifié en surligné) : « Le projet vise une réduction du temps de parcours à 61 minutes concrétisée par un gain de temps de parcours de 7 minutes ». En effet le temps de parcours technique ne correspond pas toujours au temps de parcours effectif des Intercity comme le montre son augmentation avec l'horaire 2025 des transports publics.

L'ajout suivant est également demandé : « le gain de temps de parcours attendu correspond au gain de temps de parcours qui était prévu avec l'utilisation de la technologie Wako désormais abandonnée. Afin de disposer d'une vision cohérente sur l'axe Lausanne-Berne et d'améliorer le nœud de Lausanne pour sa capacité à réaliser des correspondances de qualité sur l'arc lémanique, une réduction supplémentaire du temps de parcours est à prévoir dans une prochaine étape de PRODES ».

Au motif du temps de parcours, nous proposons d'ajouter celui de l'augmentation des capacités pour contribuer à la mise en valeur du potentiel très important d'augmentation de la part modale des transports publics dans une région où l'augmentation de la population est très importante et où cette part est parmi les plus basses de Suisse pour des régions de ce type, celui de la stabilité du système et celui de la concurrence avec la route notamment depuis l'agglomération de Bulle.

Dans la partie « Marche à suivre et explication des indications », nous suggérons la modification suivante : « Ces projets sont en cours d'examen dans le cadre de la préparation du message 2026 concernant l'aménagement du réseau ferroviaire. Leur construction et leur financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. »

Nous proposons d'adapter et de compléter la puce suivante : « réduire le temps de parcours ~~de~~ manière à ce que pour que le train soit concurrentiel avec la route, notamment depuis l'agglomération de Bulle ».

Concernant la réalisation des projets, si la mise en œuvre du tunnel entre Oron et Vauderens ou celle de la nouvelle ligne entre Fribourg et Romont devait nécessiter des défrichements, nous demandons que le dossier de demande de défrichement soit soumis au chef d'arrondissement forestier concerné pour avis préalable avant la mise à l'enquête du dossier (art. 19 al. 1 RFCN).

Le projet de construction de la nouvelle ligne Fribourg-Romont traverse par ailleurs plusieurs corridors à faune, notamment le corridor d'importance suprarégionale FR-14. Il est indispensable de s'assurer que ce corridor soit correctement pris en compte afin de maintenir sa fonctionnalité écologique, comme le souligne la fiche. Dans cette zone, la ligne devrait être construite en tunnel, ou, à défaut, un passage à faune supérieur devra être aménagé.

Par ailleurs, le projet Fribourg-Romont concernent encore deux corridors à faune d'importance locale (FR-386 et FR-433). Ils sont en cours de révision, et par conséquent susceptible de voir leur périmètre adapté voire agrandi. Il est donc nécessaire de prendre en compte ces éléments dans la planification pour éviter toute fragmentation des habitats à l'avenir.

Les corridors à faune doivent rester fonctionnels, y compris pendant les travaux. Des mesures d'atténuation ou de compensation devront être appliquées si nécessaire et les nuisances comme le bruit et la lumière devront être minimisées pour éviter de perturber la faune.

Du point de vue de la protection de la nature et du paysage, l'adaptation de la fiche prévoit des aménagements à proximité d'objets d'importance fédérale, cantonale ou locale. Les objets suivants sont concernés :

- > Prairies et pâturages secs (PPS) n°1014 Fayaule
- > Site à batraciens d'importance nationale FR99 La Tuilerie
- > Site à batraciens d'importance cantonale FR84 La Tuilerie

- > Site à batraciens d'importance cantonale FR86 La Bouleirette
- > Bas-marais d'importance locale 114-010 Les Marais
- > Site à batraciens d'importance cantonale FR74 Les Marais de Rosé

L'étude des variantes devra tenir compte de la présence de ces objets et de la garantie de leur fonctionnalité à long terme, notamment en termes de régime local des eaux et de connectivité.

Au vu des objets présents à proximité, une attention particulière devra être portée lors du développement des projets à la migration des amphibiens, notamment à la garantie de la perméabilité des infrastructures.

2. Fiche d'objet 3.6 Région de la Broye

Concernant la réactualisation de la fiche de projet du plan directeur cantonal relative au centre logistique, nous précisons qu'elle a été adoptée par le Conseil d'Etat en coordination en cours le 5 novembre 2024 et transmise à la Confédération pour approbation. Elle porte le nom de P0414 Centre logistique ferroviaire de la Broye.

Ce centre logistique représente un élément déclencheur pour la réalisation du secteur stratégique Rose de la Broye, traité dans le plan directeur cantonal par la fiche P0107 Secteur stratégique « Rose de la Broye ». Il est donc important que son emplacement soit réfléchi afin de favoriser un développement adéquat du secteur stratégique. Sur la carte de la fiche d'objet du plan sectoriel, il est localisé plus au sud que ce qu'indique la fiche de projet du plan directeur cantonal. Nous demandons par conséquent que la localisation se rapproche de celle du plan directeur cantonal. En outre, des éléments ne sont pas représentés sur la légende générale de la p.183, à savoir la pastille grise et les hachures qui l'englobent, ainsi que les pastilles roses sur Font, Estavayer-le-Lac et Bussy. La légende générale doit être complétée en ce sens.

3. Fiche d'objet 4.4 Bern – Kerzers – Ins

Cette fiche n'a pas été modifiée et n'appelle pas de remarque spécifique de notre part (voir plus bas remarques valables pour plusieurs fiches).

4. Fiche d'objet 7.1 Région de Neuchâtel

Dans la partie « Marche à suivre et explication des indications », il conviendrait de reformuler la phrase suivante : La réalisation de la double voie entre Thielle et Marin-Epagnier est à examinerée dans le cadre lors de l'élaboration du Message 2026 d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES (consolidation de l'étape d'aménagement 2035).

5. Remarques valables pour plusieurs fiches

L'échelle actuelle des réflexions ne permet pas d'identifier quel sera l'impact des différents projets sur des sites ou bâtiments protégés. Les secteurs potentiellement sensibles sont le périmètre et la gare d'Estavayer-le-Lac (fiche d'objet 3.6) et la gare de Kerzers (fiche d'objet 4.4) qui avec le Stellwerk, la passerelle et le croisement des lignes CFF – BLS forment un ensemble ferroviaire protégé de très haute valeur patrimoniale. Les deux secteurs font partie d'un site ISOS d'importance nationale et sont protégés au plan d'aménagement local de leur commune respective en application du plan directeur cantonal.

Conformément aux déclarations du rapport chapitre 3.2 page 18 et 19 les atteintes dans ces sites ou sur les bâtiments protégés qui en font partie sont à limiter. L'impact des projets sur ces sites et biens doit être évalué et discuté le plus tôt possible dans les procédures et les objets touchés malgré tout sont à préserver le mieux possible. Le Service des biens culturels se tient à disposition pour les échanges nécessaires le moment venu.

De manière générale, les projets inclus dans le plan sectoriel devront tenir compte de la présence des espèces protégées présentes dans le périmètre, notamment de la présence des chauves-souris et des oiseaux.

La pollution lumineuse influence la fonctionnalité des biotopes. Les projets, respectivement les adaptations des tracés et des éclairages, devront tenir compte de cette thématique et ne pas péjorer la situation actuelle.

Les aspects paysagers, et plus particulièrement l'intégration harmonieuse des infrastructures dans le paysage en fonction de leur typologie, devront être analysés et pris en compte.

La problématique des matériaux d'excavation devra être anticipée, d'autant qu'elle n'a pas encore été traitée à ce stade.

Pour terminer, nous relevons par rapport à l'appellation « Région de la ville fédérale » qui revient plusieurs fois, que le terme habituellement utilisé est « Région capitale suisse » ; cette appellation correspond mieux à « Hauptstadtdregion Schweiz » et « Regione della capitale Svizzera ».

Nous vous prions de croire, Madame la Directrice, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—
à l'Office fédéral du développement territorial (martin.tschopp@are.admin.ch) ;
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle, le Service de la mobilité, le Service de l'environnement et le Services des constructions et de l'aménagement ;
à la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts, pour elle et le Service des forêts et de la nature ;
à la Direction de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle, pour elle et la Promotion économique ;
à la Commune d'Avry ;
à la Commune de Cottens ;
à la Commune de La Brillaz ;
à la Commune de Neyruz ;
à la Commune de Siviriez ;
à l'Association Glâne Région ;
à l'Association Régionale de la Sarine ;
à la Communauté régional de la Broye ;
à la Chancellerie d'Etat.