



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 du développement territorial ARE  
Section Planifications fédérales  
3003 Berne

*Courriel* : [sachplanverkehr@are.admin.ch](mailto:sachplanverkehr@are.admin.ch)

*Fribourg, le 14 décembre 2020*

### **Mobilité et territoire 2050 – Plan sectoriel des transports, partie Programme**

Madame la Directrice,

Vous nous avez consulté sur la version remaniée du plan sectoriel des transports, partie Programme et nous vous en remercions. Par la présente, le Conseil d'Etat vous fait part de la prise de position du canton de Fribourg.

#### **1. Généralités**

Le Conseil d'Etat tient à saluer tout le travail accompli par la Confédération pour remanier ce plan sectoriel des transports. Prévoir et anticiper la mobilité du futur sont des enjeux capitaux pour la Suisse et doivent faire l'objet d'une stratégie concertée entre tous les cantons. A ce titre, le Conseil d'Etat soutient pleinement la volonté de coordonner le territoire, les transports et l'environnement telle qu'elle est définie dans la vision 2050 pour la mobilité et le territoire du plan sectoriel. La prise en compte des territoires d'action témoigne de la volonté de renforcer la coopération entre la Confédération et les cantons et donc de prendre en considération les différentes stratégies de développement spatial des cantons.

D'une manière générale, nous saluons la volonté de la Confédération de renforcer le lien entre l'aménagement du territoire et le développement des transports publics. D'une manière générale, le plan manque de références claires aux objectifs de transfert modal en lien avec la politique climatique qui ont été fixés pour 2050. La volonté de doubler les parts modales du rail pour le trafic de voyageurs et de marchandises d'ici 2050 est extrêmement ambitieuse et demande des orientations qui vont largement plus loin que les propositions du présent plan, qui ne reflète pas ces ambitions. Même si les horizons temporels ne sont pas les mêmes, il est difficilement compréhensible que le plan n'esquisse pas plus clairement les premières étapes des développements qui pourront mener au résultat visé.

La typologie des territoires du plan sectoriel, en quatre types d'espaces, apparaît comme cohérente avec celle du plan directeur cantonal fribourgeois, même si la classification des communes ou des zones dans l'un des types d'espace doit rester une compétence cantonale. La référence au territoire d'action du Projet de territoire Suisse est en revanche plus discutable, sachant qu'aucune

organisation ni action de planification n'a lieu aujourd'hui à cette échelle. En ce sens, et quand bien même il s'agit d'une vision à long terme pour la Suisse, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il serait plus judicieux de travailler au niveau des axes de communication. Même s'il est tout à fait logique qu'une bonne partie des enjeux de mobilité se concentrent au sein des grandes agglomérations du pays, le canton de Fribourg peut craindre, si l'on se réfère exclusivement au découpage du Projet de territoire Suisse, que ses infrastructures ne puissent faire l'objet d'aucune adaptation alors qu'elles sont importantes pour la cohérence du réseau national et son efficacité. Il convient d'ailleurs de rappeler que le Projet de territoire Suisse n'est pas contraignant pour les cantons et les communes.

De manière générale, la partie programme de ce plan sectoriel mériterait d'être plus claire en ce qui concerne la répartition des compétences entre les différents niveaux institutionnels et l'articulation entre les différents instruments de planification existants. Les plans sectoriels sont des instruments prévus par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et à ce titre, ils ont la même valeur que les plans directeurs cantonaux. Afin d'éviter les contradictions entre ces instruments de planification, l'interaction entre les projets du plan sectoriel des transports et ceux des plans directeur cantonaux, comme celui de Fribourg qui vient d'être approuvé par le Conseil fédéral, devrait notamment être définie de manière plus approfondie. La stratégie d'urbanisation du canton de Fribourg est coordonnée avec la stratégie de mobilité qui s'appuie sur des projets d'améliorations et de développements des infrastructures de transports inscrits dans le plan directeur cantonal.

Les nouvelles exigences qui apparaissent dans cette partie Programme du plan sectoriel des transports en matière de planification du PRODES Rail sont très ambitieuses et vont dans la bonne direction. Elles mériteraient néanmoins d'être complétées par des mesures permettant d'atteindre ces objectifs. Une priorisation forte vis-à-vis des contraintes environnementales devrait notamment être visée au niveau de la pesée des intérêts, sans quoi les projets d'infrastructures risquent de rapidement être bloqués et les objectifs du programme ne pas être atteints. De la même manière, les prévisions et objectifs relatifs au transport de marchandises ne pourront pas se réaliser sans un changement fort de paradigme, la concurrence du trafic marchandise routier par rapport au trafic marchandise ferroviaire étant beaucoup trop forte.

Par ailleurs, les principes fondamentaux 3 et 5 retenus dans les perspectives Rail 2050 (part modale voyageur en transport public et du trafic marchandise pour le rail doivent doubler), ne semblent pas pouvoir être mis en œuvre sans changement de paradigme. Les perspectives de ce plan sectoriel des transports font présager plus de blocages que des garanties de réalisation. Sur le principe, le canton de Fribourg soutient le principe de ne pas développer de manière systématique les infrastructures, mais il ne faudrait pas que ce principe entre en contradiction avec les objectifs de transfert modal. Il paraît difficile d'absorber l'augmentation de la part de transports publics prévue sans qu'aucune extension des infrastructures de transports ne puisse être réalisée. Dans la partie infrastructure rail du plan sectoriel des transports, il est prévu que le réseau ferroviaire suisse atteigne les limites de sa capacité à l'horizon 2030. Dès lors, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il manque, dans ce plan sectoriel, des objectifs et des critères de planification sur lesquels il faudra à l'avenir se baser si l'extension des infrastructures n'est plus liée à l'augmentation de la demande.

Après cette appréciation générale, le Conseil d'Etat livre ci-après les remarques de contenu qui émanent des différentes instances cantonales ayant été sollicitées.

## **2. Remarques particulières**

### **Introduction (pp. 5-7)**

#### Projets du plan directeur cantonal

La coordination du plan sectoriel des transports avec les plans directeurs cantonaux est mentionnée à de nombreuses reprises, notamment en tant qu'élément du "cadre liant pour les dossiers de la Confédération en matière de transports" (1.2 Portée et champ d'application. p. 6).

Le Conseil d'Etat part du principe que les projets du plan directeur cantonal ayant été validés par la Confédération dans ce cadre ne peuvent pas être remis en question parce qu'ils n'entreraient pas dans la stratégie de ce plan sectoriel fédéral. Nous vous rappelons à ce titre que les projets suivants en lien avec la thématique des transports ont été approuvés le 19 août dernier par le Conseil fédéral avec l'état de « coordination réglée » :

- > P0405 Liaison Marly-Matran
- > P0406 Liaison Birch-Luggiwil
- > P0408 Jonction de Fribourg sud/centre et accès à l'hôpital fribourgeois (HFR)
- > P0409 Jonction de Matran

#### Projets d'agglomération

Nous partons du principe que le document examiné aura des conséquences pour l'examen des projets d'agglomération de 5<sup>ème</sup> génération et non sur les projets en cours.

### **Evolutions et défis (pp 8-16)**

#### Défis posés par le système global de transport (p. 11)

Le premier défi implique un paradoxe : une meilleure répartition des charges expliquée plus bas par une utilisation mieux répartie dans la journée, correspond aujourd'hui difficilement au besoin de la population qui se déplace majoritairement aux heures de pointe. Ce sont plutôt les besoins qui devraient éventuellement être influencés pour utiliser au mieux les infrastructures dans la journée.

Un défi supplémentaire devrait être ajouté pour pouvoir atteindre les objectifs du plan sectoriel : pouvoir réaliser des infrastructures en tenant compte de toutes les contraintes environnementales.

#### Avancées technologiques (p. 10)

Même si la technologie ne saurait être le remède ultime pour régler les problèmes de mobilité, le Conseil d'Etat relève que la partie consacrée aux avancées technologiques (2.2 Développement des transports et des infrastructures, p. 10) est faible en regard du potentiel de celles-ci à long terme. Un document qui pose un diagnostic de l'évolution à l'horizon 2050 devrait à notre sens être plus ambitieux dans la prise en compte des technologies du futur, tant au niveau des différents systèmes de transports que de la digitalisation ou encore des effets du travail à distance sur la mobilité des personnes.

### **Vision 2050 pour la mobilité et le territoire (pp. 17-30)**

#### Préserver la qualité du cadre de vie tout en ménageant les ressources naturelles (p. 17)

La réduction des coupures induites par les infrastructures est à relever et à soutenir, elle implique néanmoins un impact non-négligeable en termes de matériaux et de coûts qui fait également l'objet d'un enjeu dans la stratégie. Un parti pris devrait être fixé afin d'éviter les blocages (p. 17).

## Principes de la Confédération relatifs au développement de l'urbanisation en fonction du type d'espace (p. 18)

Il devrait être précisé dans ce chapitre que la portée de ces principes sert de base de discussion, mais n'est pas contraignante.

## Carte de base relative au développement territorial souhaité (p. 20)

Le territoire du canton de Fribourg est, selon la carte et aux explications des pp. 18 - 19, essentiellement constitué d'espaces intermédiaires et ruraux avec un développement limité. Il est noté que le corridor de développement entre le centre cantonal et Düdingen ne semble pas faire de sens, au contraire d'un corridor en direction d'Avry, Grolley, Courtepin et Marly. Par ailleurs, il y a lieu de définir de manière plus stricte les espaces intermédiaires le long de la ligne de chemin de fer Fribourg-Morat et Fribourg-Payerne (p.ex. Courtepin est inscrit en espace rural).

Il est très surprenant que la région de la Gruyère ne comprenne aucun site répertorié dans ce plan sectoriel en tant que centre touristique. Pourtant, la Maison Cailler à Broc et le château de Gruyères font partie des sites les plus visités de Suisse romande, voire même de Suisse. Il s'agit d'une lacune que le Conseil d'Etat demande de prendre en considération.

La liaison ferroviaire Puidoux-Vevy manque sur la carte. Une meilleure utilisation de cette liaison permettrait d'atteindre bon nombre d'objectifs de ce plan sectoriel en proposant notamment une alternative à la voiture et en déchargeant la pression sur la gare de Lausanne.

La cohérence du traitement de la région du Seeland en comparaison de celle de la Broye dans le classement en espace rural et en espace intermédiaire ne semble pas être garantie.

Le classement de Düdingen en centre rural et l'absence de centre touristique dans le canton de Fribourg semblent être des erreurs (la couleur des centres touristiques et ruraux est inversée dans la légende).

## La mobilité est efficiente – la compétitivité économique est maintenue et le système global des transports est en cohérence avec le développement territorial souhaité (3.2, p.21)

Comme il est compris, ce principe définit qu'avant tout nouvel aménagement des infrastructures, il convient d'épuiser méthodiquement les mesures envisageables pour optimiser l'utilisation des moyens et l'infrastructure de transport existants. Il est également question d'utilisation des nouvelles technologies et des évolutions sociétales. S'il est appliqué à la lettre, ce principe est susceptible de mettre en péril tout projet de nouvelle infrastructure, comme la correction du tracé Lausanne-Berne. Il serait par conséquent nécessaire d'indiquer que ces principes ne sont pas contraignants.

Le canton de Fribourg soutient l'idée de développer du système dans une perspective globale des transports en optimisant des différents modes de déplacement selon leurs avantages et promouvant la mobilité multimodale. Il serait souhaitable de développer dans le plan sectoriel une analyse approfondie du potentiel et des effets possibles des nouvelles technologies, notamment dans le domaine du transport routier, plutôt que de les mentionner de manière succincte en bas de page 21. Il serait en outre nécessaire d'assurer dans ce document la coordination avec la stratégie "Rail 2050" de l'Office fédéral des transports.

En p. 22, la clarté des liens en mobilité entre les différences espaces et à relever (p. 22). Il manque par contre la possibilité de réaliser des transports publics lourds afin d'atteindre un report modal important. Même si la priorité donnée au vélo et à la marche dans les centres des agglomérations est à saluer, le transport public devrait avoir une place plus importante dans les centres des agglomérations et leur couronne. Il est à noter que le TIM reste prioritaire entre les espaces ruraux et les autres espaces. A la p. 23, nous saluons le fait que "les gares servent d'interfaces de transports, en particulier dans les petits centres ruraux" et que, entre la couronne d'une agglomération et les espaces ruraux, "la priorité est accordée au TIM ou aux déplacements combinés, tandis que les TP assurent une desserte de base".

Dans le même ordre d'idée, en p. 26, nous saluons que les dessertes RER et TP "soient dimensionnées (exploitation et aménagement) de manière à ne pas encourager un développement indésirable de l'urbanisation". Il faudrait cependant veiller à ce que les interfaces entre une autoroute et une gare ne génèrent pas de nouvelles infrastructures au niveau des jonctions autoroutières.

En pp. 26-27, la classification en types d'interfaces de transport en fonction de leur localisation et leur fonctionnalité et jugée comme intéressante. Il faudrait toutefois éviter que ces interfaces ne génèrent de grandes constructions à proximité de toutes les jonctions autoroutières ou qu'ils contrecarrent le développement vers l'intérieur en occupant les secteurs les mieux situés des centres urbains. Il y a en outre une confusion terminologique avec les concepts similaires utilisés dans le cadre des projets d'agglomération.

### **Stratégies de développement et principes d'action (pp. 30-39)**

Pour l'ensemble de ce chapitre, 4, le Conseil d'Etat estime que les principes d'action ne devraient pas faire partie du contenu contraignant de ce plan sectoriel, mais se limiter aux stratégies de développement. Les principes d'action devraient servir uniquement de base de discussion et donc ne pas être mentionnés avec un fond gris.

#### **Coordination de l'urbanisation et des transports**

La stratégie de développement A1 de la p.30 nous paraît trop stricte pour les nouveaux pôles de développement. S'il faut tenir compte du potentiel de capacité et du fait qu'ils n'occasionnent pas de nouvelles infrastructures, le risque de blocage est grand. Il y a lieu de rappeler qu'un secteur stratégique peut également générer peu de trafic tout en maintenant son caractère stratégique. A ce titre, des nuances mériteraient d'être faites.

Nous sommes d'avis que les formulations des principes d'action ou des concepts suivants des pp. 30-31 devraient être reformulés en des termes plus clairs :

- > "offres de transport durables",
- > "Avant d'adapter leurs plans directeurs dans ce domaine, les cantons mettent leurs projets de développement de l'urbanisation en regard de la planification sectorielle et des décisions régulières du Parlement quant au financement des étapes d'aménagement PRODES sur l'infrastructure ferroviaire et sur les routes nationales",
- > "Intégration urbanistique soignée",
- > "Approvisionnement de base".

En p. 30, le principe de prise en considération des besoins des milieux naturels et des paysages, la protection contre les dangers naturels et les aspects liés au changement climatique, s'il est appliqué très strictement pourrait mettre en péril la plupart des développements d'installation de loisirs de zone de délasserment, etc. Ce principe devrait être relativisé ou pour le moins nuancé. Dans une logique de durabilité et d'adaptation des loisirs aux changements climatiques, la possibilité de réaliser ses loisirs et périodes de vacances en Suisse plutôt qu'à l'étranger a du sens et ce besoin a des conséquences sur la stratégie de mobilité. Afin d'assurer une cohérence à l'ensemble du système, la planification de l'urbanisation devrait en outre être coordonnée avec les infrastructures et non pas uniquement avec leurs capacités, sans quoi le développement urbanistique risque de ne pas se dérouler dans les espaces voulus.

En p. 31, nous saluons le principe des zones d'urbanisation favorisant les courtes distances. A la même page, sous A2, il est écrit que "La Confédération et les cantons déterminent ensemble une qualité de desserte adaptée à chaque type de territoire et le niveau d'offre qui correspond. Ils s'entendent également sur les raccordements entre les réseaux, les points de correspondances, les arrêts et les interfaces de transports". Il est à souligner que la définition de la qualité de desserte de l'Office du développement territorial et celle du plan directeur cantonal fribourgeois approuvé ne sont pas identiques : la question de savoir comment se règle cette coordination est par conséquent posée.

### Garantie du fonctionnement du système global de transport

A la page 32, sous V1, au premier bloc, il convient d'ajouter la mention "cantonale" à "dans le cadre de la planification communale et régionale". Il convient au troisième bloc de V1 de supprimer le terme "rigoureuse" à la première phrase. Toujours dans le même bloc, nous demandons à ce que le passage "conçoit en conséquence les interfaces entre les niveaux de réseaux" soit supprimé ; de telles interfaces ne concernent pas les PRODES.

La stratégie V3 (p. 34), qui stipule que la demande de transport est orientée de manière que les capacités du système globale de transport existant soient pleinement exploitées avant la réalisation de nouveau projet d'aménagement ou de construction est à nuancer afin de tenir compte de l'inertie de la croissance démographique ainsi que de la durée des procédures pour mener à bien un projet d'infrastructure. Formulée de cette manière, cette stratégie n'est pas cohérente et va à l'encontre des PRODES route et rail.

Plus bas, il est également question des conditions-cadre à fournir pour le développement de nouvelles technologies. A ce titre, nous aimerions souligner que les CFF ne livrent pas les données complètes de fréquentation concernant le trafic Grandes Lignes (TGL) et qu'il serait par conséquent nécessaire que la Confédération intervienne dans sa qualité de pourvoyeur de concession afin garantir à minima cette transparence.

### Environnement, climat et ressources (pp. 36-38)

Dans ce chapitre, il est question en filigrane du développement durable. Nous nous étonnons que la thématique de l'économie, l'un des trois piliers du développement durable ne soit pratiquement pas abordée. Un rééquilibrage à ce sujet serait bienvenu.

Dans la stratégie U1 (p. 36), nous demandons également de souligner l'importance de la mise en place de structures pour la faune dans la zone ferroviaire. Par structure, il s'agit de tas de branches, de murs et d'aménagements des infrastructures ferroviaires (ponts, gares, dépôts) pour la faune (oiseaux, chauves-souris, etc.).

Dans la stratégie U2 (p. 37), il est fait mention de "mesures incitatives basées sur le marché", la notion de marché nous paraît trop vague.

Dans la stratégie U3 (p.37), nous recommandons de rajouter la pollution lumineuse dans les nuisances à réduire.

Dans la stratégie U4 (p. 37), la formulation "Les usagers et usagères de toutes les offres de mobilité supportent davantage les coûts internes et externes qu'ils génèrent" ne nous paraît pas adéquate en ce qui concerne les transports collectifs et la mobilité douce. Cela pourrait impliquer une augmentation du prix des titres de transports publics et une participation des cyclistes aux coûts d'aménagement de pistes cyclables. Par ailleurs il est mentionné que la "Confédération (...) soutient les mesures qui contribuent à l'internalisation des coûts et bénéfices externes des transports", ce qui, dans le domaine des transports publics, va à l'encontre d'une diminution des tarifs et n'est pas souhaitable.

Dans la stratégie U5 (p. 38), concernant l'extraction des roches, nous attirons l'attention sur le fait qu'il est mentionné que l'extraction dans des sites inscrits à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments d'importance nationale (IFP) serait possible dans certaines conditions alors qu'il est préconisé dans le cadre du Plan sectoriel pour l'exploitation des matériaux (PSEM) de considérer la présence d'un tel site comme un critère de non-entrée en matière.

### **Gestion des conflits entre objectifs relatifs aux processus de planification et aux formes de collaboration (pp. 39-41)**

Proposer des pistes pour résoudre certains conflits entre objectifs n'est à notre sens pas suffisant. Une règle générale permettant de prioriser une infrastructure quand, dans certaines situations où la pression sur les infrastructures existantes et la qualité de vie devient intenable, serait la bienvenue.

Les exigences suivantes lors de l'établissement des étapes d'aménagement des PRODES pourraient s'avérer très problématiques :

- > "(...) il convient de montrer en quoi les aménagements correspondent au contenu et aux stratégies de développement du plan sectoriel" (Z1 p 40).
- > "Les effets de chaque projet sont déterminés lors de l'élaboration des parties infrastructurelles du plan sectoriel des transports et des messages PRODES ; il convient également de procéder à chaque niveau étape de planification à une pesée des intérêts → Les effets déterminés sont exposés" (p 42).

Elles comportent un risque important de retard dans les planifications nécessaires et par conséquent les aménagements y relatifs. Elles mériteraient d'être revues à la baisse.

### **Modalités de mise en œuvre**

Le titre 5.3 (p 44) "Pertinence par rapport au plan sectoriel pour l'intégration des projets de transport dans les parties mise en œuvre du plan sectoriel des transports" n'est pas compréhensible. Existe-t-il un plan sectoriel pour l'intégration des projets de transport ? A quel terme "mise en œuvre", au féminin et au singulier, fait-il référence ?

## Territoires d'action

### Territoire d'action de la Métropole lémanique (6.3, pp. 63-70)

L'axe Yverdon-Morat n'est pas considéré comme important par la Confédération. Nous aimerions en comprendre les raisons. Nous aimerions aussi savoir pourquoi l'aérodrome de Payerne n'est mentionné nulle part dans le document.

Le pôle de logistique planifié à proximité d'Estavayer n'est pas mentionné alors qu'il s'agit d'un projet des CFF et qu'il est annoncé (certes pas encore approuvé) dans le plan directeur cantonal fribourgeois.

A la p. 63, sous "Augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures, Besoins d'actions", il convient d'ajouter l'axe ferroviaire Genève - Lausanne - Palézieux - Romont - Fribourg - Berne; la desserte de Romont vers Lausanne et Genève et de Palézieux vers Fribourg et Berne est insuffisante.

A la p. 64, sous "Espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP", rubrique "Orientations", il nous semble que "la part des transports publics dans les déplacements de loisirs devrait être augmentée" non seulement "dans les régions qui disposent déjà d'un bon système de transports publics", mais aussi dans d'autres régions touristiques qui sont prises d'assaut notamment l'été par les automobilistes (lacs, parcs naturels régionaux par exemple). La mise en place d'une desserte de transport touristique limitée dans le temps et la promotion de leur utilisation devraient être encouragées.

Toujours à la p. 64, il est pris note que des autoroutes au sein des agglomérations peuvent être transformées en boulevard urbain. Dans cette optique, une réflexion sur les standards d'aménagement des routes nationales en milieu urbain devrait alors être considérée.

A la p. 69, la liste des mesures sur le réseau ferroviaire reproduite n'est pas complète. Il conviendrait d'ajouter :

- > la cadence 15 minutes dans l'agglomération de Fribourg
- > la suppression des trous à la cadence sur la ligne Fribourg/Freiburg - Yverdon-les-Bains
- > la cadence 30 minutes entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel
- > l'aménagement d'une halte à Agy dans l'agglomération de Fribourg
- > la mise en circulation d'un RE supplémentaire entre Lausanne et Berne (3<sup>e</sup> produit)

Dans la même liste il convient en revanche de supprimer la mention de l'"Introduction du sillon express pour les marchandises, plus de sillons disponibles pendant les heures de point". Ce sillon supplémentaire n'est pas prioritaire et n'est que très rarement utilisé. Il gêne l'augmentation des capacités de cette ligne surchargée (une telle suppression est aussi valable à la liste de la page 77, Transport de marchandises "planification d'un deuxième sillon express par heure, ainsi que d'un sillon entre ... et entre « Berne et Lausanne triage").

### Territoire d'action Région de la ville fédérale (6.4, pp 71-78)

Aucun des projets de jonctions autoroutières de l'agglomération de Fribourg (Birch-Luggiwil, mais aussi Fribourg-Sud et Matran) ne figure dans le plan sectoriel alors qu'ils sont approuvés dans le plan directeur cantonal en "coordination réglée" (voir plus haut).

À la p. 72, sous "Transport de marchandises", "Orientation", il conviendrait de remplacer "communes voisines" par "communes concernées".

À la p. 74, nous nous demandons ce que représente la carte 1 et comment ont été déterminées les "espaces offrant un potentiel d'augmentation de part modale des TP".

À la p. 77, il est dit que "Des goulets d'étranglement se dessinent également (...) sur les lignes à simple voie du Seeland (notamment Morat – Kerzers, Fribourg – Morat). L'étape d'aménagement PRODES 2035 permettra de créer les capacités ferroviaires nécessaires pour faire face à l'augmentation de la demande". Nous aimerions relever que ce qui est retenu dans PRODES 2035 ne représente qu'une toute petite part pour éliminer les goulets d'étranglement pour ces deux lignes. Le projet d'offre du canton de Fribourg dans la Broye longitudinale n'a en particulier pas été retenue par l'OFT ni entre Fribourg et Neuchâtel (train direct).

## **Annexes**

Nous nous demandons à quelle carte fait référence l'annexe 4 "Description de la carte de base relative au développement territorial souhaité" (pp. 177-179).

## **Aspects formels**

Nous vous signalons que les illustrations de la version française du document comprennent les abréviations allemandes des plans sectoriels et que cela est incompréhensible.

La carte de la p. 75 doit être traduite en français.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame la Directrice, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

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

Anne-Claude Demierre, Présidente



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat