



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

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

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

## **PAR COURRIEL**

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC

Madame la Conseillère fédérale

Simonetta Sommaruga

Palais fédéral Nord

3003 Berne

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

*Fribourg, le 13 septembre 2022*

2022-974

### **Rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et sur la Perspective RAIL 2050 – Consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Votre Département a mis en consultation son rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, qui comprend des modifications des arrêtés fédéraux ad-hoc, et sur la Perspective Rail 2050. Vous trouverez en annexe, le catalogue de questions accompagnant cette consultation dûment rempli par le canton de Fribourg.

Le Conseil d'Etat de Fribourg émet également les remarques suivantes.

#### **1. Perspective Rail 2050**

##### **1.1. Orientation générale (trafic voyageurs)**

Nous sommes un peu sceptiques quant à la Perspective Rail 2050 de la Confédération. En effet, si nous adhérons à la vision et aux objectifs qui la composent, nous sommes plus dubitatifs par rapport l'orientation générale recommandée. Il manque en effet les données chiffrées et les analyses qui comparent les orientations « courtes distances », « longues distances » et « courtes et moyennes distances » et qui ont permis au DETEC de choisir cette troisième orientation et de conclure qu'elle permettait le meilleur report modal des transports individuels motorisés vers le rail. Il manque également des définitions précises des longues, courtes et moyennes distances.

Les développements ferroviaires futurs ne doivent pas être aménagés « en premier lieu sur les courtes et moyennes distances » mais leur choix doit également tenir compte des impacts sur le trafic ferroviaire et la stabilité de l'horaire. A cet effet, l'aménagement de nouveaux tracés séparés du réseau actuel permet un impact réduit. Les développements doivent également permettre de rendre le système ferroviaire robuste afin de limiter les impacts négatifs en cas de renouvellement de l'infrastructure et d'éviter la situation actuelle sur le réseau des CFF rendu instable jusqu'en 2033 en raison du cumul de chantiers, notamment en Suisse romande où il n'y a que peu d'itinéraires alternatifs.

Il manque également une priorisation claire pour des aménagements en tunnel, plutôt qu'en surface. Le fait de ne pas aborder clairement cet aspect peut générer de nombreux ralentissements dans la réalisation des projets ferroviaires. Même si les coûts et le bilan CO2 peuvent faire l'objet de critique, l'acceptance populaire et l'impact environnementale y est moindre. Il est important dans ce document d'indiquer les orientations stratégiques à prendre pour la mise en œuvre des projets ferroviaires.

Dans la perspective de la stratégie énergétique et des objectifs fixés par la Confédération en matière de réduction de gaz à effet de serres (GES), bien qu'il ne faille pas encourager outre mesure la mobilité ferroviaire, le train doit devenir concurrentiel par rapport à l'avion. Ceci implique une augmentation du prix des billets d'avion mais aussi de bonnes liaisons ferroviaires internationales. Le développement ferroviaire international, et non seulement frontalier, doit faire partie de la Perspective Rail 2050.

Il faut aussi que le DETEC donne des exemples d'« autres mesures et réglementations » qui « seraient nécessaires » et précise dans quels « autres domaines politiques » (page 35).

## **1.2. Trafic ferroviaire marchandises**

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg est également dubitatif par rapport au transfert modal du trafic de marchandises de la route vers le rail souhaité par la Confédération. Pour qu'il ait lieu, il faut changer les règles dans le domaine du fret et instaurer des mesures plus incitatives. La Confédération doit également se donner les moyens d'atteindre les objectifs qu'elle se fixe en réalisant sans attendre les projets qui sont mûres, par exemple celui du Centre logistique Broye. Nous demandons en effet que le projet du Centre logistique Broye figurant dans EA 2035 soit réalisé dans les plus brefs délais. La planification de cet objet fixe vers 2032 sa mise en service mais relève plutôt d'une planification financière que technique, ce qui démontre ce manque d'ambition.

Nous tenons également à répéter que le trafic de marchandises ne doit pas péjorer le trafic de voyageurs. Ainsi, des sillons marchandises ne doivent pas être réservés s'ils ne sont pas utilisés systématiquement. Des réflexions plus abouties doivent être menées, notamment pour les particularités techniques (pentes, bassin de chalandise de la desserte, conditions de transbordement, etc). Il y a lieu de distinguer sur l'axe Est – Ouest du fret ferroviaire, le pied du Jura du Plateau. Le premier doit être privilégié en raison du dénivelé plus adapté à ce type de transport.

## **2. Etat d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire**

En ce qui concerne le financement des étapes d'aménagement (EA) 2025 et 2035 et des adaptations nécessaires aux arrêtés fédéraux en vigueur par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), il manque des détails comptables permettant de juger et de prouver qu'il « est assuré ».

L'austérité sur les coûts des projets en cours est difficilement compréhensible vu les montants à disposition dans ce fonds. Certains projets avaient fait l'objet d'une estimation originelle qui s'est avérée peu fiable ; il n'est pas admissible que les fonctionnalités que ces projets devaient amener soient remises en cause (p. ex. centre logistique de la Broye).

Si l'abandon de la technologie de compensation du roulis (WAKO) annoncé il y a peu par les CFF n'est pas remplacé rapidement par des corrections de tracé, une grande partie des concepts d'offre EA 2025 et 2035 est remis en cause. Le nouveau processus qui doit démarrer devra reprendre les objectifs de cette planification.

La planification de l'offre sur une grande partie du réseau n'a pas été réalisée de manière complète lors du processus EA 2035. Pour le canton de Fribourg il s'agit de l'offre :

- > Lausanne – Berne
- > le réseau à voie étroite des TPF
- > la ligne Montreux – Zweisimmen en particulier les correspondances à offrir à Montbovon.

Des infrastructures de réparations sont indispensables au fonctionnement correct de ces lignes ; elles n'ont pas pu être intégrées dans l'étape d'aménagement à ce jour. Il s'agit pour les réseaux à voie étroite (dans l'état actuel des études) :

- > mesures d'accélération Palézieux – Bulle
- > mesures d'accélération Bulle – Montbovon
- > point de croisement Château-d'Oex (étude de faisabilité partiellement entamée par le MOB, pas repris dans le dernier MS)

Pour l'offre entre Lausanne et Berne, nous demandons la planification et la réalisation dès que possible de nouveaux tronçons (voir point 1.1) conformément à la mesure prévue à l'article 1, alinéa 3 lettre d de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (ch.1 al.3 let.d.). Cette demande est renforcée par :

- > l'abandon de la technologie WAKO
- > les difficultés importantes de planification rencontrées sur ce tronçon lors de l'élaboration du concept d'offre EA 2035 (ne remplit toujours pas les conditions des cantons) dues principalement aux manques de capacité de la ligne entre Romont et Fribourg/Freiburg.

Nous vous remercions de nous avoir contacté et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

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

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

**Annexe**

—

Catalogue de questions

**Copie**

—

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



## Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif au rapport sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec les modifications des arrêtés fédéraux et sur la perspective RAIL 2050

### 1. Etat des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modifications des arrêtés fédéraux

- a) PRODES EA 2035 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 avec les modifications de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire qui y sont liées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire ?

*Oui, nous soutenons cette augmentation de 980 millions de francs et les adaptations prévues, notamment celle du projet du tunnel de base du Lötschberg et sa réalisation complète.*

*Toutefois nous demandons que la Confédération prenne des mesures afin de rattraper le retard pris par certains projets, qu'elle améliore le processus et réduise certains délais.*

- b) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2035 ?  
*Oui. Nous demandons que :*
- > Le Centre logistique Broye soit réalisé rapidement.*
  - > L'ensemble des études de nouveaux tracés entre Berne et Lausanne et entre Lausanne et Genève soient intégrées dans la prochaine étape d'aménagement (message aux Chambres fédérales de 2026) et que les nouveaux tracés soient réalisés dans les plus brefs délais.*

- c) PRODES EA 2025 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2025 avec la modification de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 qui en découle et l'augmentation de 330 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire ?

*Non. Nous demandons une augmentation plus importante permettant :*

- > De prendre des mesures au niveau de l'axe Lausanne-Berne afin de réaliser au plus vite le projet de cette étape d'aménagement de réduction du temps de parcours en remplacement de la technologie de compensation de roulis (WAKO) abandonnée par CFF. Ces mesures doivent prendre en compte la réalisation d'une nouvelle ligne en remplacement de WAKO y compris d'un nouveau tunnel ferroviaire entre Fribourg et Chénens.*

- d) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2025 ?  
*Non*

- e) ZEB : Soutenez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire avec la réduction de 590 millions de francs ?

*Oui*

- f) Avez-vous d'autres remarques sur l'état et les adaptations de ZEB ?  
*Non*
- g) Avez-vous des remarques à formuler sur les autres programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?  
*Non*

## 2. Perspective RAIL 2050

- a) Êtes-vous d'accord pour que, sur la base des prévisions nationales et des stratégies fédérales, la perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail ?  
*Oui*
- b) Êtes-vous d'accord avec la vision et les objectifs de la Perspective RAIL 2050 ?  
*Oui mais cette vision et ces objectifs doivent également mentionner la préférence à donner aux ouvrages souterrains par rapport aux aménagements en surface.*
- c) Êtes-vous d'accord avec l'orientation choisie « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » ?  
*Non.*
- d) Sinon, que proposez-vous ?  
*La Perspective doit aussi viser la stabilité du système ferroviaire et de l'horaire et sa robustesse afin de limiter les impacts négatifs lors de renouvellements de l'infrastructure et d'éviter que ne se reproduise la situation qui prévaut actuellement et jusqu'à 2033 sur le réseau des CFF, notamment en Suisse romande où il n'y a que peu d'itinéraires alternatifs. L'aménagement de nouveaux tracés permettra de rendre le système robuste.*

*Il faut par ailleurs intégrer dans cette Perspective le trafic international afin de développer des relations ferroviaires permettant de concurrencer voire de remplacer les déplacements en avion (voir notre lettre).*

*A noter qu'il manque des données chiffrées, des justifications et des analyses qui montrent que l'orientation « courtes et moyennes distances » permet le meilleur report modal de la route vers le rail.*

- e) Avez-vous d'autres remarques à formuler sur la perspective RAIL 2050 ?  
*Oui. En ce qui concerne le trafic de marchandises, pour qu'un report de la route vers le rail ait lieu, il faut changer les règles dans ce domaine et instaurer des mesures plus incitatives. La Perspective Rail 2050 doit aussi préciser que le trafic de marchandises ne doit pas péjorer le trafic de voyageurs ; des sillons marchandises ne doivent pas être réservés s'ils ne sont pas utilisés systématiquement.*

*Pour plus de détails et pour d'autres remarques, nous vous prions de vous référer au point 1 de notre lettre.*

### 3. Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

- a) Comment jugez-vous le procédé pour la prochaine étape d'aménagement (message en 2026), qui consiste à vérifier, actualiser et perfectionner ponctuellement le projet d'offre 2035 au moyen d'une procédure raccourcie ?  
*Nous demandons que la prochaine étape d'aménagement soit plus ambitieuse qu'une simple vérification, actualisation et perfectionnement du projet d'offre 2035 et que les projets retenus dans l'EA 2035 pour études en vue de leur réalisation dans la prochaine étape y soient intégrés comme prévu.*
- b) Que pensez-vous de la possibilité de compléter la prochaine étape d'aménagement (message en 2026) par des premières étapes de mesures selon l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 (art. 1, al. 3), et de considérer déjà la perspective RAIL 2050 pour leur évaluation ?  
*Voir notre réponse à la question ci-dessus (lettre a). La prochaine étape d'aménagement doit prendre en considération le travail de priorisation fait lors de l'établissement de EA 2035. Les projets qui n'ont pas été écartés définitivement sans être inclus dans l'étape doivent être considérés et ceux retenus pour études en vue d'une réalisation dans la prochaine étape doivent y être intégrés d'office. La Perspective RAIL 2050 doit être considérée dans ce cadre.*
- c) Comment jugez-vous, pour l'élaboration de l'étape d'aménagement suivante (message en 2030), la démarche consistant à suivre le processus de planification complet selon l'art. 16 OCPF tout en l'axant sur la perspective RAIL 2050 ?  
*Nous demandons que le processus de planification soit plus ambitieux déjà en 2026. Nous attendons que le message 2026 prennent en compte les mesures complémentaires nécessaires pour permettre la mise en place du concept d'offre 2035 dans son intégralité pour la Suisse occidentale et le nœud de Lausanne. Il s'agit notamment de mesures d'accélération et de capacité sur l'axe Lausanne–Berne, par la réalisation de nouveaux tronçons. Pour les offres RER et marchandises, et celles des lignes régionales en correspondances qui ne pourraient plus être complètement offertes, faute de capacité, il convient d'amener les mesures nécessaires.*
- d) Avez-vous d'autres remarques concernant la procédure à suivre pour les prochaines étapes d'aménagement ?  
*La procédure doit se baser sur les régions de planification comme pour EA 2035 et non sur les territoires d'action de l'ARE.*

### 4. Autres remarques

- a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?  
*Oui.*  
*Il manque des informations détaillées permettant de juger et de prouver que le financement des étapes d'aménagement 2025 et 2035 « est assuré ».*  
  
*Il manque également des exemples d'« autres mesures et réglementation » qui « seraient nécessaires » et des précisions quant aux « autres domaines politiques » (p. 35).*

*La planification de l'offre sur une grande partie du réseau n'a pas été réalisée de manière complète lors du processus EA 2035. Pour le canton de Fribourg il s'agit de l'offre :*

- > Lausanne – Berne*
- > sur le réseau à voie étroite des TPF*
- > sur la ligne Montreux – Zweisimmen en particulier les correspondances à offrir à Montbovon*
- > lien direct entre le Plateau et la Riviera/le Chablais*

*Des infrastructures de réparations sont indispensables au fonctionnement correct de ces lignes ; elles n'ont pas pu être intégrées dans l'étape d'aménagement à ce jour. Il s'agit pour les réseaux à voie étroite (dans l'état actuel des études) :*

- > mesures d'accélération Palézieux – Bulle*
- > mesures d'accélération Bulle – Montbovon*
- > point de croisement Château-d'Oex (étude de faisabilité partiellement entamée par le MOB, pas repris dans le dernier Meilenstein (jalons))*

*Pour l'offre entre Lausanne et Berne, nous demandons la planification et la réalisation dès que possible de nouveaux tronçons conformément à la mesure prévue à l'article 1, alinéa 3 lettre d de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (ch.1 al.3 let.d.). Cette demande est renforcée par :*

- > l'abandon de la technologie WAKO*
- > les difficultés importantes de planification rencontrées sur ce tronçon lors de l'élaboration du concept d'offre EA 2035 (ne remplit toujours pas les conditions des cantons) dues principalement aux manques de capacité de la ligne entre Romont et Fribourg/Freiburg*

*Voir aussi notre lettre*