

Lausanne, le 16 décembre 2020

Consultation fédérale relative à la révision du Plan sectoriel des transports – partie Infrastructure rail

Monsieur le Directeur,

L'Office fédéral des transports a invité le Canton de Vaud le 22 septembre 2020 à prendre position sur la partie Infrastructure rail du Plan sectoriel des transports (ci-après la partie Infrastructure rail) dans le cadre de la consultation et participation de la population conformément à l'article 19 OAT.

Cette partie Infrastructure rail a été mise à jour dans le but d'intégrer les projets de l'étape d'aménagement 2035 ayant des effets considérables sur le territoire et l'environnement et de mettre à jour la partie conceptuelle et les projets contenus dans les fiches d'objets selon la planification actuelle.

Le Conseil d'Etat a pris connaissance du dossier transmis. Vous trouverez en annexe l'ensemble des remarques et observations détaillées des entités concernées.

En complément à ces remarques et observations sur le contenu du dossier, le Conseil d'Etat souhaite vous faire part des éléments suivants :

Remarques générales

La partie Infrastructure rail devrait prévoir des actions spécifiques et ambitieuses portant sur le développement des trains de nuit et du trafic ferroviaire international. En effet, ces deux types d'offre sont susceptibles de contribuer à la réduction du trafic aérien pour certains déplacements de courte/moyenne distance, avec pour conséquence une réduction des gaz à effet de serre, en cohérence avec les objectifs de l'Accord de Paris. S'agissant du trafic international, il faut rappeler la nécessité pour le Canton de Vaud de maintenir des offres diurnes compétitives incluant les liaisons ferroviaires performantes telles que le TGV Lausanne-Paris et le Cisalpino Genève-Milan. Dans cette perspective, les sillons/capacités doivent être maintenus, respectivement développés, sans nuire au trafic régional et national.

Concernant la protection contre les accidents majeurs et le transport de matières dangereuses, thématiques très importantes pour la sécurité des habitants de notre canton, deux points doivent être pris en considération :

- L'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) est évoquée dans un chapitre de la partie Infrastructure rail. Or, le Canton de Vaud, étant très touché par les corridors OPAM, nous demandons qu'une augmentation des risques ne puisse se faire sans l'aval des cantons concernés. En outre, des objectifs de diminution des risques doivent figurer dans la partie Infrastructure rail.
- Le transport de matières dangereuses transitant dans les gares de voyageurs représente un risque qui doit être appréhendé en amont des projets. Pour cette raison, les gares de voyageurs doivent être maintenues dans la liste des installations à risque.

Par ailleurs, dans le cadre des études relatives à la mobilité multimodale menées par la Confédération, le Conseil d'Etat rappelle la nécessité que la gouvernance des données soit au cœur des préoccupations afin que la numérisation soutienne les investissements de la politique des transports favorisant le report modal vers les transports publics.

Finalement, le récent renoncement de l'Office fédéral des routes à l'élargissement de l'autoroute A9 entre les agglomérations Lausanne-Morges et Rivelac a mis en évidence la nécessité de développer l'offre ferroviaire entre les pôles de Lausanne, du Valais et de Fribourg-Berne. En effet, pour offrir des alternatives crédibles à la voiture et dans une perspective de complémentarité des modes de transport, le Conseil d'Etat estime que des augmentations de cadences sur la ligne existante sont nécessaires, de même que la réalisation de nouvelles liaisons ferroviaires entre le Sud fribourgeois et les rives du Léman, ainsi que sur la ligne du Simplon, entre Lausanne et le Valais, respectivement l'Italie.

Cette vision ambitieuse répond aux défis posés aussi bien par les besoins de mobilité que par les enjeux climatiques ; elle est d'ores et déjà incluse dans la stratégie ferroviaire vaudoise « Vision 2050 » avec l'objectif d'intégrer les investissements correspondants aux prochaines étapes d'aménagements de l'infrastructure ferroviaire.

Remarques principales sur les projets ferroviaires du canton de Vaud prévus dans la partie Infrastructure rail

Le Conseil d'Etat salue l'intégration comme projets pertinents des projets ferroviaires permettant une augmentation de l'offre ferroviaire sur le sol vaudois dans le plan sectoriel. Cependant les projets suivants doivent également être intégrés :

- Gare de Morges : compte tenu de la nécessité d'écouler aussi bien le trafic voyageurs que le fret, une coordination étroite doit intervenir dans le cadre du projet de transformation de la gare de Morges entre l'amélioration des installations d'accueil et le projet de développement du trafic fret sur la ligne du Bière-Apples-Morges, tous deux inclus dans le programme PRODES 2035.

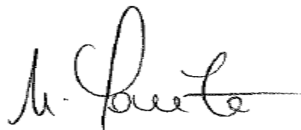
- Desserte ferroviaire de la Broye : tous les développements prévus dans la Broye doivent être inscrits dans la partie Infrastructure rail. Limités à la gare de formation pour les trains marchandises dans la version mise en consultation, ces développements comprennent également le projet de 3^e produit rapide entre Lausanne, Payerne et Avenches qui, bien que non retenu dans l'étape d'aménagement 2035, est inscrit en premier degré d'urgence.

Finalement, le Conseil d'Etat a pris connaissance des deux variantes de la gare de formation de la région d'Yverdon-les-Bains selon le rapport explicatif ainsi que les différentes politiques sectorielles cantonales. Celles-ci se situant sur des sites d'activités stratégiques, des informations supplémentaires sont nécessaires pour évaluer correctement leurs impacts potentiels et faire le choix le plus judicieux. Par ailleurs, au vu des réflexions et projets en cours pour ces deux sites, il est important qu'une coordination étroite soit mise en place avec le Canton et les communes concernées, dans le cadre de l'inscription de ce projet dans le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail.

En vous remerciant de nous avoir donné l'occasion de prendre position, nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Copies

- DGTL
- DGMR
- DGE

Remarques et observations détaillées des entités concernées du Canton de Vaud sur la partie Infrastructure rail du plan sectoriel des transports

Les remarques et observations détaillées ci-dessous sont structurées selon les chapitres de la partie Infrastructure rail.

Chapitre 2.1 Interactions entre territoire et transports

Dans ce chapitre, il est écrit : « *Les haltes bien desservies favorisent la densification de l'urbanisation le long des axes de transports, ce qui permet de freiner la tendance au mitage du territoire.* » Bien qu'intuitive, le Canton demande si la deuxième partie de cette affirmation concernant le mitage du territoire s'est vérifiée de manière empirique.

Chapitre 3.1 : Situation initiale

À la page 24, dans le sous-chapitre « *Mise à profit des capacités des infrastructures existantes* », il est déclaré que « [...] l'utilisation de train à compensation de roulis réduit considérablement le temps de parcours pour des coûts d'investissement réduits ». Cette affirmation appelle le commentaire suivant : sur l'axe Lausanne-Berne, la mise en place de trains à compensation de roulis permet une réduction planifiée de 5 minutes de temps de parcours. En plus de la modification de l'infrastructure pour adapter le profil d'espace libre, cette solution oblige à engager des trains spécifiques avec une technologie coûteuse. Les prochaines étapes d'aménagements devront poursuivre l'objectif de réduire le temps de parcours permettant la concrétisation de la politique des nœuds ferroviaires avec un type de matériel standard.

Chapitre 3.2 : Objectifs

Dans la partie surlignée en bleu, le terme « zones d'attraction métropolitaine » n'est pas clair et une définition est nécessaire.

Il est écrit dans ce chapitre « *Le réseau ferroviaire assure la desserte de base par les transports publics dans tout le pays* ». Selon le Canton, cet énoncé pose problème, car il fait totalement abstraction de la desserte par le bus. Cette affirmation doit donc être nuancée.

Il est également fait mention du « *rapport du Conseil fédéral sur l'avenir des réseaux d'infrastructures nationaux en Suisse* ». Une référence nous paraît nécessaire.

Chapitre 3.4 : Principes pour la coordination avec le développement territorial

Dans le sous-chapitre « Marche à suivre », il est écrit que la Confédération recommande aux cantons de revoir leur planification en cas de nouveaux financements, par le parlement, d'une étape d'aménagement. Cela est également mentionné dans la partie bleue liante. Le Canton souhaite savoir s'il s'agit bien juste d'une recommandation ou d'une obligation.

Chapitre 3.5 : Principes pour la protection de l'environnement et du patrimoine culturel

Concernant la protection des eaux, la partie Infrastructure rail indique qu'il s'agit d'« éviter les interventions en zone et aire de protection de la nappe phréatique et respecter les réglementations légales en matière d'espace des eaux ». Le Canton demande donc d'être consulté lorsque les futures interventions concernent les zones ou aires de protection et l'espace réservé aux eaux.

Chapitre 4.3 : Offre de transport en réseau destiné à maîtriser le futur volume de trafic

À la page 72, dans le sous-chapitre « Marche à suivre », Au sujet des plates-formes de transport, il est précisé que l'article 35a LCdF est applicable aux instances en charge de la réalisation. Il est signalé ici que la mise en œuvre par les gestionnaires d'infrastructures sera possible uniquement si les lignes d'intérêt des projets ferroviaires ont la possibilité de dépasser le seul périmètre des quais, ceci avec des budgets correspondants. Une évolution des pratiques sera nécessaire, celle-ci doit être portée par la Confédération.

Chapitre 4.4 : Mobilité multimodale

Il faut rappeler qu'un enjeu fondamental de l'accès aux données est constitué par les algorithmes qui seront déployés pour répondre aux besoins des voyageurs. Le Canton sera attentif à ce que lesdits algorithmes soutiennent la politique des transports respectivement favorisent le report modal sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, il est étonnant que ce thème soit développé dans un outil de coordination d'aménagement du territoire. En effet, le recours à ce type de technologies ne devait pas induire de besoin supplémentaire en surface.

Chapitre 4.5 : Trafic marchandises

La carte à la page 77 n'a ni inscrit la variante « Onnens-Bonvillars » de la gare de formation de la région d'Yverdon, ni la variante « Avenches » de la gare de formation de la Broye.

Chapitre 4.6 : Lutte contre le bruit

Le nombre de personnes touchées par le bruit du rail a été supprimé de la version actuelle. Le nombre résiduel de personnes touchées après les mesures déjà prises devrait figurer. De plus on parle beaucoup de 2015 mais aussi de 2020 vu en quelque sorte comme un futur. Or nous sommes en 2020. Le Canton demande de clarifier ces horizons temporels.

Par ailleurs, il est dit : « *La révision de la loi a (...) aussi permis des mesures d'assainissement supplémentaires qui devraient être achevées d'ici à 2025* ». Quelles sont-elles ? Ont-elles une influence sur la manière d'appréhender la question bruit ? Si oui, il faudrait que cela soit mentionné dans le présent chapitre.

Chapitre 4.7 Coordination de l'aménagement du territoire et de la prévention des accidents majeurs

La mention de *gares voyageurs* a été biffée dans la parenthèse précisant les installations ferroviaires considérées comme des risques dans la prévention des accidents majeurs, alors que la carte des installations significatives à la page suivante indique comme légende du trait rouge *réseau ferré y compris gares voyageurs*. Les informations doivent être mises à jour et cette contradiction levée.

Le transport de matières dangereuses transitant dans les gares de voyageurs demeure un risque qui doit être appréhendé en amont des projets pour y intégrer les mesures de minimisation des risques. Dans cette optique, la mention *gares voyageurs* doit être maintenue.

De plus, l'impact des corridors OPAM sur le territoire urbanisé vaudois est considérable puisque toutes les agglomérations du canton peuvent être traversées par des trains transportant des marchandises dangereuses. Il est mentionné dans la partie contraignante que la coordination entre l'aménagement du territoire et la prévention des accidents majeurs doit se faire.

Afin de ne pas augmenter les risques pour les habitants et permettre une coordination entre l'aménagement du territoire et la mobilité, le Canton demande qu'une modification du nombre de trains transportant des marchandises dangereuses qui entraîne une augmentation des risques ne puisse se faire sans l'aval des cantons concernés. La volonté de tendre à une diminution des risques devrait également être un objectif de la partie Infrastructure rail et donc être inscrite dans ce chapitre. Par ailleurs, l'objectif de garantir une meilleure sécurisation des transports de marchandises dangereuses par le rail au travers des agglomérations densément peuplées devrait aussi être clairement défini dans ce chapitre.

En ce qui concerne le transport du chlore, la zone d'influence en cas d'accident est tellement étendue qu'il a été reconnu, dans le cadre de la déclaration conjointe entre l'OFT, l'OFEV, les CFF et les partenaires privés, que les mesures de réduction du risque ne pourront pas être prises au niveau de l'urbanisation, mais uniquement au niveau des quantités transportés et de l'infrastructure de transport. Le texte de la partie Infrastructure rail devrait mentionner ce fait particulier pour le transport du chlore.

Chapitre 4.8 : Dispositifs d'arrêt automatique des trains et système de communication

À la page 84, dans le sous-chapitre « Situation initiale », il faut relever que l'équipement de la section Lausanne – Villeneuve avec la technologie ETCS Level 2 n'a pas apporté de capacité supplémentaire en ligne. Cette situation est regrettable car le développement des prestations est limité alors que le potentiel de croissance de la demande est important.

Fiche d'objets 3.1 : Région Lausanne

Concernant la 3^{ème} et 4^{ème} voie entre Bussigny et Daillens, il existe des contraintes liées à la protection des eaux souterraines pour des zones S de trois captages d'eau potable (Puits d'Es Isles de Plan, de l'Ilette et des Graveys). Le Canton demande donc à être consulté lorsque les interventions concerneront ces zones S ou des périmètres de protection PP. À première vue, les interactions se feront, pour ce projet, avec une zone S2 ce qui pourrait entrer en conflit avec la protection de la zone.

Fiche d'objets 3.2 : Renens – Allaman

À Morges, l'amélioration des installations d'accueil en gare de Morges (PRODES 2035) doit être également intégrée, afin d'assurer la coordination avec le projet de développement du trafic fret sur la ligne du BAM (aussi inclus dans PRODES 2035). En d'autres termes, la coordination entre ces projets est absolument nécessaire pour garantir que la transformation de la gare de Morges permettra d'écouler tous les trafics envisagés (voyageurs et fret).

À l'avant-dernier paragraphe, il est écrit « Le plan directeur du canton de Vaud contient les projets. ». La formulation ne permet pas de cerner de quels projets il est question. Il

est également fait mention dans ce même paragraphe d'un projet contenu dans le plan sectoriel avec le statut « information préalable ». Dans ce cas également, la formulation ne permet pas de savoir quel projet est concerné.

Concernant la 3^{ème} voie entre Allaman et Morges, il existe des contraintes liées à la protection des eaux souterraines pour des zones S du captage d'eau potable de Saint-Prex (puits du Vieux-Moulin). Le Canton demande donc à être consulté lorsque les interventions concerneront ces zones S ou des périmètres de protection PP. À première vue, les interactions se feront, pour ce projet, avec des zones S3.

Fiche d'objets 3.3 : Allaman – Nyon

Dans le dernier paragraphe de cette fiche d'objets, le plan directeur régional du district de Nyon est mentionné comme document de planification en vigueur. Or, ce plan directeur n'a pas été approuvé par le Canton et n'est par conséquent pas en vigueur. Ce paragraphe devra être supprimé.

Concernant la 3^{ème} voie entre Gilly-Bursinel-Rolle, il existe des contraintes liées à la protection des eaux souterraines pour des zones S des captages d'eau potable de Rolle (sources Burki et les Fontaines, Puits du Tennis). Le Canton demande donc à être consulté lorsque les interventions concerneront ces zones S ou des périmètres de protection PP. À première vue, les interactions se feront, pour ce projet, avec des zones S3.

Fiche d'objets 3.5 : Lausanne – Fribourg

Les études pour des mesures d'accélération entre Lausanne et Berne, qui devraient démarrer prochainement, permettront de mettre à jour cette fiche dans les prochaines années en fonction des résultats obtenus. Il n'est pas sûr que le tunnel de Vauderens soit la solution unique. D'autre part, il est étonnant que les travaux prévus à Fribourg et Romont ne figurent plus dans le tableau.

La fiche objet mentionne, d'une manière erronée, que « pour pouvoir répondre au postulat « croix fédérale de la mobilité » (17.3262) des études concernant l'accélération et l'extension de la capacité sont menées afin de réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne en moins de 60 minutes ». Or, c'est l'article 1, alinéa 3, lettre d de l'arrêté fédéral du 21 juin 2019 relatif à l'étape d'aménagement 2035 qui mentionne « Lausanne – Berne : accélération et extension de capacité » parmi les mesures à analyser.

Fiche d'objets 3.6 : Région de la Broye

Nous avons constaté une incohérence concernant la localisation de la variante « Avenches » de la gare de formation de la Broye. Sur la carte de la fiche d'objet, elle figure au sud de la ligne ferroviaire et dans le rapport explicatif relatif à la gare de formation de la Broye, on mentionne l'emplacement 5 situé au nord de la ligne ferroviaire. Dans ce cas-là, le canton de Vaud serait touché territorialement par cette gare de formation. Le Canton demande qu'une clarification soit faite concernant l'emplacement.

En plus de la gare de formation pour les trains marchandises, les développements prévus dans la Broye doivent également être inscrits. En effet, même si le projet de 3e

produit rapide entre Lausanne, Payerne et Avenches n'a pas été retenu dans l'étape d'aménagement 2035, cette mesure est inscrite en premier degré d'urgence et devrait apparaître dans le plan sectoriel SIS comme projet pertinent. En effet, au vu de la diminution du temps de parcours entre la Broye et Lausanne, l'impact territorial de cette nouvelle offre serait considérable sur les centres urbains de la Broye dont Payerne qui est considéré par l'OFS comme un centre.

Fiche d'objets 7.3 (anciennement 7.4) : Région d'Yverdon

Les deux variantes retenues pour la gare de formation dans la région d'Yverdon-les-Bains se situent à l'intérieur de périmètres de sites d'activités stratégiques, inscrits dans le plan directeur cantonal.

La localisation d'une gare de formation des trains à Onnens se situerait dans le site d'activités stratégique *Arnon Poissine*, secteur qui fait l'objet de plusieurs projets de développement. A ce titre, il est demandé qu'une coordination avec le Canton et les communes soit assurée pour prendre en compte tous les intérêts en présence dans le cadre de l'inscription de ce projet dans le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail. De plus, le rapport explicatif montre que l'analyse de site pour la variante Onnens-Bonvillars comprend deux sous-variantes. Les informations dans la fiche d'objet 7.3 ne permettent pas de définir de quelle sous-variante il s'agit. La fiche d'objet devrait donner davantage d'informations à ce sujet. Finalement, pour cette variante, il est opportun qu'une interface de transbordement rail-route puisse être intégrée dans ce périmètre.

Le même besoin de coordination est à relever pour la localisation d'une gare de formation à Chavornay, sur le site d'activités stratégique *Orbe Chavornay*.

S'agissant du rapport explicatif relatif à cette fiche, il est à noter que le besoin en surface pour l'exploitation ferroviaire doit être mieux précisé. Il est uniquement fait mention du besoin de pouvoir gérer des convois de 750 mètres. Cette information doit être complétée dans le rapport explicatif au vu de la consommation de terrain en découlant.

Remarques de forme

Chapitre 1.3 : Intégration dans le Plan sectoriel des transports

À la page 5, le mot « STEP » dans la figure 1 n'a pas été traduit.

Chapitre 2.1 : Aspects déterminants du développement territorial

Le chapitre mentionne « Une Suisse à dix millions n'est plus un scénario quelconque mais une réalité imminente ». Dans la mesure où l'horizon temporel est 2040, l'utilisation du terme « imminente » nous paraît exagérée.

Chapitre 2.3 : État et développement du système de transport ferroviaire

Dans le sous-chapitre « Réseau ferré actuel », il est fait mention de « 3754 kilomètres de voies normales exploités » en 2013. Au vu des nouvelles voies faites dans le cadre des NLFA, il nous paraît opportun d'actualiser ce chiffre.

La référence numéro 20 « Office fédéral de la statistique : Scénarios de l'évolution de la population de la Suisse 2010 à 2060, Neuchâtel 2010 » devrait être actualisé avec les dernières données disponibles.

Dans le sous-chapitre « Goulets d'étranglement », le terme « navetteurs » devrait être remplacé par « pendulaires ».

Chapitre 3.3 Principes du développement de l'infrastructure ferroviaire

À la page 19, il est évoqué « Pour ce faire, en vue de l'élaboration de l'étape d'aménagement PRODES ». Le nom de l'étape d'aménagement n'est pas précisé.

À la page 21, la légende de la figure 4 est illisible.

Chapitre 3.4 : Principes pour la coordination avec le développement territorial

Dans le sous-chapitre « marche à suivre », il est mentionnée que la Confédération doit adapter la planification cantonale en fonction « des étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire de PRODES et sur les routes nationales ». La référence aux routes nationales ne devrait figurer que dans la partie Infrastructure route du plan sectoriel des transports.

Chapitre 3.5 : Principes pour la protection de l'environnement et du patrimoine culturel

Dans les buts, remplacer la phrase « Il convient aussi de compenser en principe toutes les surfaces d'assolement consommées » par le principe n°14 de Plan sectoriel des SDA de la Confédération : « en cas de consommation de SDA lors de la réalisation de projets fédéraux, toutes les SDA consommées inscrites dans un inventaire seront en principe compensées par des surfaces de superficie équivalente, en tenant compte de la qualité, avec le soutien des cantons concernés ».

À la page 30, l'acronyme « FFF » n'a pas été traduit.

Chapitre 4.1 Amélioration de la fonctionnalité du réseau ferroviaire national

Dans le premier paragraphe du sous-chapitre « Mise en œuvre », il est mentionné « Certaines étapes d'aménagement seront soumises au Parlement tous les quatre à huit ans. ». Nous nous demandons quelles étapes ne seront pas soumises au Parlement.

Dans le tableau, « Zug » n'a pas été systématiquement traduit.

Chapitre 4.7 : Coordination de l'aménagement du territoire et de la prévention des accidents majeurs

À la page 83, il manque une parenthèse à « (map.geo.admin.ch \$2Lage und Bereich Eisenb. StFV ». » De plus, cet élément n'a pas été traduit.

Fiche d'objets 7.3 (anciennement 7.4) : Région d'Yverdon

Nous nous demandons pourquoi l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2019 n'est pas mentionné dans les renvois alors que le projet contenu dans la fiche en fait partie.

Annexe

Dans le sous-chapitre « Compatibilité de la partie Infrastructure rail avec la partie Programme », les éléments « A1 », « V1 », « U1 », etc. n'ont pas été traduits.

Le sous-chapitre « Examen de la pertinence par rapport au plan sectoriel » ne contient qu'une ligne.