

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Madame la Directrice
Maria Lezzi
Office du développement territorial
Monsieur le Directeur
Peter Füglistaler
Office fédéral des transports
Section planification
3003 Berne

Réf. : MFP/15013240

Lausanne, le 13 février 2013

**Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail – adaptations et compléments 2012 de la partie conceptionnelle et des fiches d'objet
Consultation selon l'art. 19 OAT**

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

Nous faisons référence à votre courrier du 19 novembre 2012 concernant le projet cité en titre et vous remercions de votre demande de consultation.

La présente procédure de consultation, qui fait suite à une première consultation des cantons au printemps 2011, porte sur les modifications apportées depuis lors, notamment suite à la transmission du message par le Conseil fédéral au Parlement relatif à l'initiative "Pour les transports publics" et sur le contre-projet direct (Arrêté fédéral portant sur le règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF). Le FAIF contient notamment le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES).

Le Conseil des Etats s'est prononcé en décembre 2012 sur le projet FAIF. Il est actuellement à l'examen au Conseil national.

D'une manière générale, le Conseil d'Etat vaudois émet un avis favorable aux modifications apportées au Plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail. Néanmoins, après analyse de votre dossier par les Services cantonaux du développement territorial et de la mobilité, nous vous faisons part des remarques ci-après.

Partie conceptionnelle

- Le plan sectoriel doit tenir compte des décisions finales du Parlement concernant le projet FAIF. Il devra émettre une réserve concernant le résultat du vote du peuple suisse, appelé en 2014 vraisemblablement à se prononcer sur les modifications de la Constitution fédérale liées au FAIF.
Dès lors, on peut se poser la question de la date d'adoption de ce document compte tenu de ce contexte évolutif. Le texte subira ainsi certainement encore des modifications jusqu'à l'adoption du FAIF par le Parlement.
- Page 17, 3^{ème} puce : il conviendrait de préciser dans les exemples de corridor à forte demande pour la métropole lémanique "Genève – Lausanne – St-Maurice" au lieu de "Genève – Lausanne – Montreux", compte tenu de l'extension de la métropole au Chablais vaudois et valaisan.
La carte (figure 3) de la page 17 doit être corrigée en conséquence.

- Page 47 (document corrigé avec mention "Erratum") - Espace lémanique : à compléter : "L'espace lémanique s'étend sur les cantons de Genève et de Vaud ainsi que sur le Chablais valaisan. Il comprend, outre Genève et Lausanne, les agglomérations de Vevey-Montreux, Yverdon-les-Bains et d'Aigle-Monthey, ...".
- Page 49 (document corrigé avec mention "Erratum") - 1^{er} paragraphe : Corriger la phrase comme suit : "Si les trains InterCity et/ou les trains RegioExpress entre Genève et Lausanne doivent circuler à une cadence au quart d'heure, il faut aménager un tronçon à quatre voies entre Gland et Rolle".

Fiches d'objet :

Espace lémanique (FO 4.1 à FO 4.7)

- Il manque une fiche d'objet concernant la modernisation de la ligne du Simplon. Deux axes de développement sont prévus :
 - l'adaptation du gabarit de la ligne pour permettre la circulation de trains IR et de trains RE à deux étages, entre Genève et Brigue (IR), respectivement entre Genève et St-Maurice (RE).
 - l'amélioration de la géométrie du tracé entre Villeneuve et Sierre avec l'adaptation de l'infrastructure (entre-axe des voies) pour accroître la vitesse de circulation des trains et relier les nœuds de Lausanne et de Viège en moins de 90 minutes.Cette fiche concerne également "l'Alpenraum West".
- Page 97 : le sens de la phrase "Le projet de 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens doit être coordonné avec l'autoroute A1 située à proximité" est peu compréhensible. En effet, il n'y a pas d'autoroute entre la gare CFF de Lausanne et celle de Renens.
- Page 103 : FO 4.5 : Région de Genève : il convient également de prévoir dans les mesures d'aménagement du nœud de Genève la réalisation d'un saut-de-mouton dans le secteur de Sécheron afin d'améliorer la capacité du nœud de Genève, en désenchevêtrant les circulations de trains à l'entrée de la gare de Genève-Cornavin, côté Lausanne.

En vous remerciant de prendre en compte nos remarques, nous vous prions de croire, Madame la Directrice, Monsieur le Directeur, à l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean