



Département des
institutions et du
territoire

Cheffe du Département

Place du Château 1
1014 Lausanne

Office fédéral des transports (OFT)
Monsieur Peter Füglistaler
Directeur
3003 Berne

Office fédérale du développement
territorial (ARE)
Madame Maria Lezzi
Directrice
3003 Berne

Lausanne, le 19 novembre 2021

**Adaptations et compléments 2021 du plan sectoriel des transports, partie
infrastructure Rail
2^e consultation selon l'art. 20 OAT**

Monsieur le directeur, Madame la directrice,

Dans le cadre de la présente consultation, conformément à l'article 20 OAT, le Conseil d'Etat a chargé le Département des institutions et du territoire de coordonner les avis des entités cantonales et de prendre position sur les adaptations et compléments 2021 de la partie infrastructure Rail du Plan sectoriel des transports (ci-après la partie infrastructure Rail), en examinant les éventuelles contradictions subsistant entre ce document et le plan directeur cantonal (PDCn).

La partie infrastructure Rail a été mise à jour afin d'intégrer, d'une part, les projets de l'étape d'aménagement PRODES 2035 ayant des effets considérables sur le territoire et l'environnement et, d'autre part, les modifications issues de la révision de la partie Programme du Plan sectoriel des transports. Dans ce contexte, nous prenons acte que la plupart des remarques émises par le Canton de Vaud lors de la consultation selon l'article 19 OAT, considérées par l'OFT comme agissant hors du périmètre de cette mise à jour ou ne nécessitant pas de coordination au niveau du plan sectoriel, n'ont pas été prises en compte.

Dans le cadre de la présente consultation selon l'article 20 OAT, et en fonction des remarques déjà exprimées dans la prise de position du Conseil d'Etat du 16 décembre 2020, le Canton de Vaud vous fait part des points ci-après, qui entrent en contradiction avec son plan directeur et doivent par conséquent être adaptés.

Concernant la protection contre les accidents majeurs et le transport de matières dangereuses qui impactent fortement la sécurité de ses habitants, le Canton de Vaud demande que les deux points suivants soient précisés dans le document :

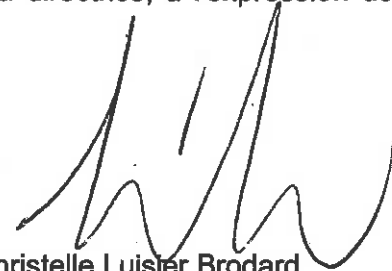
- une augmentation des risques sur les voies ferrées ne pourra se faire sans l'aval des cantons concernés, et ce également afin d'éviter de contraindre encore plus les possibilités de développement des sites stratégiques et des agglomérations (mesures du PDCn : B11 *Agglomérations, centres cantonaux et centres régionaux* ; D11 *Pôles de développement*). Des objectifs de diminution des risques doivent en outre figurer dans la partie infrastructures Rail ;
- les gares de voyageurs doivent être maintenues dans la liste des installations à risque, le transport de matière dangereuses y transitant représentant un risque à appréhender en amont des projet.

En ce qui concerne les projets ferroviaires prévus dans la partie infrastructure Rail, le Canton de Vaud demande que :

- l'ensemble des développements prévus dans la Broye, notamment le projet d'extension (3^e produit rapide) entre Lausanne, Payerne et Avenches, soient inscrits dans la fiche d'objet 3.6 Région de la Broye, en plus de la gare de formation pour les trains de marchandises. Bien que ce projet d'extension n'ait pas été retenu dans l'étape d'aménagement 2035, le Canton de Vaud le considère comme primordial. En effet, au vu de la modernisation de la ligne de la Broye, l'impact territorial de cette nouvelle offre pourrait être considérable sur les centres urbains de cette région, ainsi qu'aux abords directs des gares de croisement. C'est la raison pour laquelle, le projet est intégré à la mesure A21 Infrastructures de transports publics du PDCn, dont une mise à jour est prévue au 1^{er} semestre 2022.
- la fiche d'objet 3.2 Renens-Allaman soit actualisée, en tenant compte des derniers développements dans le secteur et sur la base de la mesure A21 *Infrastructures de transports publics* du PDCn. En effet, les études menées arrivent actuellement à la conclusion qu'une plateforme ferroviaire pouvant accueillir une 3^e et une 4^e voie jusqu'à Morges Le Boiron est nécessaire pour garantir l'écoulement du trafic. Par ailleurs, il convient de ne pas intervenir plusieurs fois dans le même secteur pour des travaux lourds en exploitation ; ainsi la mise en place d'une plateforme ferroviaire avec le dimensionnement final est totalement justifiée. Sur la base de ces éléments, il s'agit :
 - d'adapter le texte de la fiche d'objet 3.2 avec une formulation ouverte mentionnant **des voies supplémentaires entre Morges et Allaman** ;
 - de débiter sans tarder les études pour un tracé en tunnel entre Morges Le Boiron et Allaman.

Les autres éléments entrant en contradiction avec le plan directeur cantonal et devant être adaptés figurent dans le fichier Excel annexé, qui comprend les remarques détaillées des directions générales du territoire et du logement, de la mobilité et des routes, ainsi que de celles de l'environnement.

En vous remerciant de nous avoir donné l'occasion de prendre position, nous vous prions de croire, Monsieur le directeur, Madame la directrice, à l'expression de nos sentiments distingués.



Christelle Luisier Brodard
Conseillère d'Etat

Annexe :

- Mentionnée

Copie par courrier à :

- Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat et cheffe du DIRH
- Béatrice Métraux, Conseillère d'Etat et cheffe du DES

Copie par courriel à :

- OFT (sachplan.verkehr@bav.admin.ch)