



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Mesdames les Directrices
Christa Hostettler
Office fédéral des transports
Maria Lezzi Lauper
Office fédéral du développement territorial
p.a.
Office fédéral des transports
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Par courriel :
sachplan.verkeher@bav.admin.ch
martin.tschopp@are.admin.ch

Réf. : 24_COU_6148

Lausanne, le 11 décembre 2024

Consultation fédérale sur les adaptations et compléments 2025 du plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail

Mesdames les Directrices,

Le Canton de Vaud a été invité, par courrier du 16 septembre 2024, à prendre position sur les adaptations et compléments 2025 de la partie Infrastructure rail (SIS) du Plan sectoriel des transports, dans le cadre de la consultation selon l'article 19 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire, et vous en remercie.

Le Canton a examiné la partie conceptuelle du SIS, dont la lisibilité a été améliorée grâce à la suppression des références redondantes contenues dans les bases existantes de la Confédération. Dans les fiches d'objet qui concernent le territoire vaudois, il constate que les projets et études d'infrastructures ferroviaires du message 2023 du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) ont été intégrés, afin d'assurer leur coordination territoriale.

De manière générale, à ce stade, le Conseil d'Etat salue les adaptations et compléments 2025 du SIS qui permettent d'y ancrer les projets ferroviaires majeurs, tels que les nouvelles doubles voies entre Lausanne et Genève ainsi que la réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne.

À ce titre, afin de répondre aux enjeux de développement ferroviaire, le Canton de Vaud a publié, en janvier 2024, sa stratégie ferroviaire – Vision 2050. Alignée sur le plan directeur cantonal, elle constitue un pilier majeur pour les prochaines étapes de PRODES visant à développer un système de transport performant et coordonné avec le développement territorial. Cette stratégie met en œuvre plusieurs mesures structurantes sur le réseau national, parmi lesquelles le doublement de la ligne entre Lausanne et Genève qui constitue une priorité, car il permettra de créer un itinéraire alternatif qui déchargera la ligne actuelle et favorisera le développement de l'offre régionale pour les déplacements de moyennes et courtes distances.

La réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne, avec un nouveau tracé visant à ramener le trajet à moins d'une heure, sera également cruciale et garantira ainsi une meilleure connectivité avec la Suisse alémanique. A ce titre, des études complémentaires existantes visant à réduire le temps de parcours entre Lausanne et Romont permettraient de réduire également le temps de parcours de Lausanne en direction de la Broye rendant aussi le temps de parcours entre Lausanne et Payerne enfin compétitif avec la voiture. Par ailleurs, l'amélioration de la ligne du Pied du Jura, avec une liaison directe entre Bussigny et Morges, soutiendra une offre régionale efficace entre Genève et le Pied du Jura, tout en facilitant le transport de marchandises. Enfin, l'augmentation des capacités sur la ligne du Simplon prévue permettra de mieux répondre à l'augmentation des flux de trafic. Ces mesures sont essentielles pour le développement futur du réseau ferroviaire afin de répondre aux besoins à long terme d'une offre de transports publics capable de satisfaire les attentes légitimes de la population.

Le Conseil d'Etat salue la prise en compte de l'ensemble du tronçon Genève - Lausanne en double voie, ainsi que l'ajout du projet Perroy - Morges en « coordination en cours ». Il n'a en outre pas constaté de contradiction majeure avec le plan directeur cantonal, les gares et les temps de parcours ne connaissant pas d'évolution fondamentale. Concernant l'amélioration de la desserte ferroviaire de la Broye, le Conseil d'Etat rappelle qu'il s'agit d'un objet d'intérêt cantonal.

Le Canton formule néanmoins les demandes suivantes, basées sur l'expertise de ses entités techniques, ainsi que sur les observations issues de la consultation publique :

- l'intégration au SIS du projet de développement des infrastructures dans la Broye, en vue d'améliorer l'offre entre Lausanne, Payerne et Avenches. La fiche d'objet 3.6 Lausanne - Broye indique en effet que ce projet, inscrit dans le plan directeur cantonal vaudois, n'est pas pertinent pour le SIS. A ce titre, le Canton avait déjà demandé son intégration dans sa prise de position du 16 décembre 2020. Or, les études actuelles qui réduisent le temps de parcours par un produit accéléré et renforcent la robustesse par la création de plusieurs points de croisement, montrent une maturité suffisante pour une inclusion dans les adaptations actuelles du document ;
- la prise en compte dans la fiche d'objet 3.1 de l'équipement complet du bypass de Bussigny en double voie, afin de désenchevêtrer les trafics et d'augmenter les circulations ferroviaires voyageurs et marchandises ;
- le maintien du tracé actuel Perroy-Allaman dans le cadre du doublement de la voie entre Morges et Perroy. En effet, la conservation de la ligne historique permet de maintenir le trafic régional Lausanne – Allaman ;
- la suppression de la variante du raccordement à Nyon par une nouvelle gare dans la région de l'Asse, qui n'est plus étudiée selon les hypothèses émises par les CFF dans les récentes études.
- le passage en « information préalable » de l'état de coordination du tracé entre Romont et Lausanne indiqué de façon schématique dans les documents. Son niveau de connaissance remplit en effet les exigences de l'art. 5 OAT pour une classification en information préalable, de manière similaire aux projets de nouvelles doubles voies entre Lausanne et Genève.

En outre, dans le cadre de l'élaboration future des projets, il demande également que :

- le Canton, les communes et toutes les parties concernées soient associés en amont à l'élaboration des projets sis sur le territoire vaudois, afin de pouvoir prendre en compte l'ensemble des intérêts en présence. Dans le cadre de la consultation publique, certaines craintes émanant des communes ont en effet émergé, en lien avec la compréhension des nouveaux tracés (indiqués à ce stade sous forme de principes), ainsi qu'au sujet de la desserte future des petites gares, qui est un élément essentiel pour le transfert modal et une mobilité durable.
- une coordination du développement de la nouvelle double voie Lausanne-Genève avec le réseau cyclable régional et la stratégie cantonale de promotion du vélo.
- la prise en compte dans l'élaboration des projets du développement du trafic de fret, notamment sur la ligne Morges-Bière-Cossonay (MBC).

Le Canton partage par ailleurs la crainte de certaines communes et régions en ce qui concerne le calendrier de réalisation du doublement de la ligne Lausanne - Genève, les besoins dans cette région étant majeurs.

Enfin, le Conseil d'Etat vous remercie de tenir compte de sa prise de position, ainsi que de la synthèse des remarques détaillées de ses entités techniques figurant en annexe qui en fait partie intégrante. Il demande également que le dossier lui soit à nouveau soumis, si des éléments ayant des incidences territoriales sur le canton de Vaud devaient être précisés.

En vous remerciant de nous avoir donné l'occasion de prendre position, nous vous prions d'agréer, Mesdames les Directrices, nos meilleures salutations.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



Michel Staffoni

Annexes

- Synthèse des remarques des entités cantonales concernées
- Rapport de la consultation publique

Copies

- OAE
- DGTL
- DGMR
- DGE
- DGIP
- SPEI
- DGAV

Synthèse des remarques des entités cantonales concernées

Les entités cantonales suivantes ont été consultées : directions générales du territoire et du logement ; de la mobilité et des routes ; de l'environnement ; des immeubles et du patrimoine ; de l'agriculture et de la viticulture ; Service de la promotion de l'économie et de l'innovation.

Appréciation générale

Les aspects de protection des eaux souterraines sont mentionnés de manière succincte en pages 18 et 19. Contrairement à la protection des sites marécageux, à la protection de la nature et du paysage, les bases légales dans le rapport ne sont pas développées pour les eaux souterraines. Par équité, il s'agit d'ajouter les dispositions fédérales de référence que sont la LEaux, l'OEaux, ainsi que les instructions pratiques fédérales pour la protection des eaux souterraines, qui permettront de se déterminer sur l'admissibilité des constructions en secteurs particulièrement menacés (zones S, secteurs Au, périmètres PP).

Lors du développement des projets, le Canton de Vaud sera attentif aux emprises éventuelles sur les surfaces d'assolément (SDA) sur lesquelles il n'est à ce stade pas possible de se prononcer, en l'absence d'éléments concrets.

Partie conceptuelle

Dans le cadre du chapitre 2.5 portant sur le transport de marchandises, le canton estime que les installations de fret d'importance nationale qui ont des conséquences marquantes sur le territoire doivent figurer dans le SIS.

Le chapitre 3.2 de la partie Infrastructure rail du plan sectoriel des transports traitant de l'environnement devrait être complété avec les deux mesures suivantes :

- a) L'article 45b de la loi fédérale sur l'énergie (LEne) prévoit que « l'énergie solaire doit être utilisée au mieux sur les surfaces d'infrastructures de la Confédération qui s'y prêtent. Ces surfaces doivent être équipées pour produire de l'énergie solaire d'ici à 2030 ». Le Canton recommande d'intégrer cette thématique en précisant les mesures envisagées et, si possible, leur contribution au développement de l'énergie solaire.
- b) Les infrastructures rail, notamment les tunnels, présentent un potentiel non négligeable de production de chaleur pour chauffer, voire refroidir, les bâtiments dans les agglomérations. Le Canton recommande d'intégrer l'analyse systématique de la possibilité d'équiper de telles infrastructures de géostructures énergétiques.
 - Le Canton demande de compléter le chapitre 3.2 en intégrant la thématique de l'énergie solaire et de la production de chaleur grâce aux infrastructures rail.

Bien que le rapport mentionne que le projet exclut des interventions dans les zones S de protection des eaux, il semble que cette affirmation ne correspond pas pleinement aux tracés présentés dans les fiches qui traversent dans les faits plusieurs zones de ce type.

A ce stade, seule une analyse spatiale très sommaire a été menée par rapport à ces zones de protection. La solution évoquée de remplacer les captages doit rester une mesure de dernier recours, tout particulièrement pour les ressources d'importance régionale quasiment impossibles à remplacer.

- Le Canton demande de corriger la page 19 de la partie conceptuelle concernant le traitement des périmètres de protection des eaux souterraines, afin qu'il n'y ait pas de contradiction avec les plans présentés dans les fiches, et de compléter en mentionnant l'ensemble des problématiques concernées.
- Une coordination avec la Direction générale de l'environnement sera nécessaire pour régler tous les points potentiellement en conflit avec la gestion et la protection des captages d'eau potable et de ressources d'eaux souterraines potentiellement exploitable. Il s'agira d'appliquer la marche à suivre pour la gestion de conflits en zones S2, établie par l'Office fédéral de l'environnement en 2014, tout en prenant en considération le rapport de la commission de gestion du Conseil national du 30 juin 2022 relatif à la protection des eaux souterraines.

Fiche d'objet (FO) 3.1 Nord de Lausanne

Afin de désenchevêtrer les courants de trafic et d'assurer les conditions de développement de tous les types de trains, la réalisation d'une 3^e et 4^e voie entre Bussigny et Daillens s'avère indispensable à terme. Les réflexions en cours sur ce tronçon sont coordonnées avec celles de la ligne Lausanne – Genève, notamment en ce qui concerne le développement du bypass de Bussigny. Dans le cadre du message 2023 de PRODES, une étude a été lancée afin d'étudier le doublement du bypass. La réalisation des 3^e et 4^e voies Bussigny - Daillens est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES.

- Le Canton demande que le texte de la fiche soit complété tel que ci-dessus.

Par ailleurs, les 3^e et 4^e voies entre Bussigny et Daillens se trouvent majoritairement dans le périmètre du plan d'affectation cantonal (PAC) Venoge. Ce PAC, absent de la liste des différentes coordinations à assurer avec les zones de protection, doit être mentionné.

- Le Canton demande que le PAC Venoge soit cité parmi les différentes coordinations à assurer avec les zones de protection.

La Commune de Bussigny révisé actuellement son plan d'affectation communal.

- Une coordination avec la Commune de Bussigny devra être menée.

Le projet de 3^e et 4^e voies entre Bussigny et Daillens impacte différentes zones S de protection des eaux souterraines, l'espace cours d'eau de la Venoge et les massifs forestiers le long de celle-ci. Sur les communes de Daillens et Lussery-Villars, les 3^e et 4^e voies traverseront le site forestier du Bois de Vaux classé aux inventaires fédéraux des zones alluviales et de reproduction des batraciens. La partie du Bois de Vaux située au nord des voies actuelles a fait l'objet d'une renaturation complète en redirigeant la Venoge dans son ancien lit. La partie du Bois de Vaux située au sud des voies est, quant à elle,

une réserve forestière. Sur les communes de Penthaz, Bremblens et Bussigny, le projet des 3^e et 4^e voie longera et traversera également des forêts situées dans les inventaires fédéraux des zones alluviales de La Roujarde, Lovataire et des Iles de Bussigny.

Les nouveaux projets d'infrastructure prévus en forêt, dans les périmètres des inventaires fédéraux précités, devront répondre aux principes suivants : le principe de conservation inscrit dans la loi forestière (LFo) interdit les défrichements. Si des défrichements sont nécessaires, les conditions et charges citées à l'art. 5, al.2 et 4 LFo doivent être remplies. De même, tout projet de construction dans la bande inconstructible des 10 mètres par rapport à l'aire forestière devra être mis à l'enquête selon l'art. 16 LVLFO et nécessitera une dérogation à l'art 27 LVLFO.

Fiche d'objet (FO) 3.2 Genève - Lausanne

- Le Canton de Vaud demande que les indications de la fiche soient complétées en mentionnant la phrase suivante : « L'emplacement du raccordement à Perroy fait encore l'objet d'approfondissement dans le cadre des hypothèses de base pour l'avant-projet, afin d'améliorer la compatibilité ascendante pour l'ensemble de l'axe Genève-Lausanne ».

Concernant les nouveaux projets, en particulier le tracé de la nouvelle ligne Lausanne – Genève, qui va impacter fortement le territoire de l'ouest du canton, il est nécessaire de tenir compte des différents plans d'affectation et secteurs importants.

- Il conviendra d'effectuer les coordinations nécessaires et d'associer étroitement les communes impactées ainsi que les organismes de coopération régionale et intercommunale tels que Région de Nyon et le groupement local de coopération transfrontalière de l'agglomération (GLCT) Grand Genève. Une attention particulière est à porter aux communes qui révisent actuellement leurs plans d'affectations et aux emprises sur les SDA.
- Le Canton demande que la fiche 3.2 soit modifiée pour y faire figurer les importants besoins de coordination que la nouvelle ligne Genève - Lausanne implique.

La fiche mentionne que des zones S de protection des eaux souterraines y sont identifiées. Le Canton de Vaud précise qu'il s'agit du puits de pompage d'eau potable de La Foule et de celui d'importance régionale du Frêne, qui avait été préalablement déplacé lors de la construction de l'autoroute N1.

- Ces éléments doivent être pris en compte dans le cadre de l'élaboration future du projet.

Le Canton attire l'attention de l'OFT sur le fait que le tunnel de Perroy - Boiron se situe potentiellement dans une nappe productive, traduite par un secteur de protection Au à Etoy.

- Un tracé sans interférence avec la nappe devra être recherché.

Le tracé de la nouvelle ligne Genève - Perroy le long de l'autoroute borde de nombreux massifs forestiers. De même, la plupart des traversées de cours d'eau se font à travers les boisements riverains à ces derniers, notamment celles de l'Aubonne, de la Venoge ou du Boiron de Morges. L'impact sur la zone alluviale de l'Aubonne, d'importance nationale, devra être analysé dans le détail.

- Si des défrichements sont nécessaires, les conditions et charges citées à l'art. 5, al.2 et 4 LFo doivent être remplies. De même, tout projet de construction dans la bande inconstructible des 10 mètres par rapport à l'aire forestière devra être mis à l'enquête selon l'art. 16 LVLFo et nécessitera une dérogation à l'art 27 LVLFo.

Fiche d'objet (FO) 3.5 Lausanne-Fribourg

Au même titre que les mesures pour la gare souterraine de Lucerne, du nœud de Bâle (Herzstück), et de la ligne directe Aarau - Zurich, la mesure Lussy - Matran ainsi que les corrections de tracés entre Oron et Vauderens doivent figurer en « coordination en cours ». Un traitement équivalent doit être respecté pour ces mesures qui ont été fixées dans l'arrêté fédéral de PRODES 2035 (art. 1, al. 3, AF EA 2035).

- Le Canton demande que la que la mesure Lussy - Matran, ainsi que les corrections de tracé entre Oron et Vauderens figurent en « coordination en cours ».

Le Canton relève que la phrase suivante, relative à la partie « Motifs » de la fiche, doit être complétée de la manière suivante : [...] le gain de temps de parcours attendu correspond au gain de temps de parcours qui était prévu avec l'utilisation de la technologie Wako désormais abandonnée. Afin de disposer d'une vision cohérente sur l'axe Lausanne-Berne et d'améliorer le nœud de Lausanne pour sa capacité à réaliser des correspondances de qualité sur l'arc lémanique, une réduction en dessous de 60 minutes est à prévoir dans une prochaine étape de PRODES.

- Le Canton demande que le texte de la fiche soit complété selon le texte ci-dessus.

Une divergence entre la nomenclature de la mesure avec les noms des emplacements dans le COTEC/COPIL Lausanne-Berne, ainsi que du tracé de la fiche pour les corrections de tracés entre Oron et Vauderens, est constatée.

- Le Canton demande de corriger cette divergence de nomenclatures.

Il est relevé que le faible degré de précision des variantes 1 et 2 de la ligne Lausanne - Berne empêche une analyse aussi fournie que pour les autres éléments présentés dans la présente adaptation du SIS. Les éventuelles remarques et demandes concernant Lausanne - Berne sont réservées tant qu'une description plus aboutie n'est pas à nouveau soumise à la consultation du Canton.

Fiche d'objet (FO) 3.6 Région de la Broye

Il est écrit dans la fiche que « les fonctions de transport de marchandises (débord, formation des trains) doivent être déplacées des périmètres ferroviaires d'Estavayer, Cugy et Payerne, vers une nouvelle gare de formation centrale située dans la Broye ». Or, un éventuel déplacement des activités effectuées à Payerne n'a pas fait l'objet d'une coordination avec le Canton de Vaud et n'est pas dans ses intentions à ce stade. Une autre carte de cette fiche d'objet indique la suppression du site de fret à Estavayer uniquement, ce qui n'est pas cohérent avec ce texte.

- Le Canton demande de supprimer la mention de Payerne dans cette phrase. En alternative, il est aussi envisageable de supprimer toute la phrase, comme cela a été fait à la fiche d'objet 7.3 Région d'Yverdon-les-Bains.

Il est écrit dans la fiche que « en plus de la gare de formation pour les trains de marchandises, il est prévu un développement dans la Broye avec le projet d'extension (3^e produit rapide) entre Lausanne, Payerne et Avenches. Ce projet est inscrit dans le plan directeur cantonal vaudois mais n'est pas pertinent pour le SIS. Il pourra être examiné lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. »

Nous nous référons à la prise de position du 16 décembre 2020 relative à l'intégration des projets de l'étape d'aménagement 2035. Le Conseil d'Etat avait demandé que ce projet soit inscrit dans le SIS : « En plus de la gare de formation pour les trains de marchandises, les développements prévus dans la Broye doivent également être inscrits. En effet, même si le projet de 3^e 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 ». A ce titre, les CFF réalisent actuellement des études préliminaires pour les points de croisement à Châtillens et Granges-Marnand, dans le but d'améliorer la robustesse sur la ligne longitudinale de la Broye. Ces mesures prévoient des extensions qui permettront d'améliorer l'offre. D'autre part, dans le cadre de la concrétisation territoriale pour RAIL 2050, la Confédération a identifié dans ses perspectives une réduction de temps de parcours entre Lausanne et Fribourg, qui aura un effet sur une réduction de temps de parcours entre Lausanne et la Broye. Ce projet fait également partie de la stratégie ferroviaire cantonale vaudoise Vision 2050.

Le Canton maintient sa prise de position du 16 décembre 2020 concernant l'inscription du projet de 3^e produit rapide dans le SIS. Il estime que le projet a des effets considérables sur les transports, le territoire ou l'environnement, car il influence considérablement le développement des agglomérations, des espaces ruraux ou des régions de tourisme. De ce fait, ce projet répond aux critères de pertinence du SIS décrits au chapitre 4.1 « Intégration de projet au SIS » du document soumis à consultation.

- Le Canton demande d'inscrire le projet de 3^e produit rapide entre Lausanne, Payerne et Avenches dans le SIS.

Fiche d'objet (FO) 3.7 Région du Chablais

Le nouveau centre d'entretien pour le matériel roulant situé à Aigle est pris en compte dans le projet d'agglomération 5^e génération du Chablais. Son accès en mobilité douce y est prévu.

Le Canton formule la demande de forme suivante :

- Faire un renvoi à l'analyse de variantes sur le site de l'OFT.

Fiche d'objet (FO) 7.3 Région d'Yverdon-les-Bains

- Le Canton demande d'indiquer dans la fiche les importants puits de pompage d'Onnens, de l'Association à buts multiples des Communes de la Région de Grandson (ACRG). Il s'agit de captages à débit très élevés d'importance régionale. La préservation de ces captages doit être considérée dans les intérêts prépondérants.
- Dans le cadre de l'élaboration future du projet, le Canton relève que des précisions devront être apportées concernant les éléments compris dans le projet.
- La proximité d'une forêt à l'inventaire national des zones alluviales devra être prise en compte.

Le Canton formule la demande de forme suivante :

- Faire un renvoi à l'analyse de variantes sur le site de l'OFT.

Forme du document

- La Confédération est invitée à poursuivre l'amélioration de la lisibilité des documents en numérotant les pages et en traduisant la figure 2 de la page 10 en français. Le Canton invite à signaler la gare de Lonay-Préverenges dans la fiche 3.2 et à retirer Lonay (écrit Loay dans le texte) de la fiche FO 3.1 Nord de Lausanne.