

secretariat@citrap-vaud.ch

citrap-vaud

1000 Lausanne

À l'adresse de :

Office fédéral du développement territorial ARE

3003 Berne

sachplanverkehr@are.admin.ch

Commentaires de la citrap-vaud sur le Plan sectoriel des transports – Partie Programme

15 décembre 2020

Commentaire de la citrap-vaud sur les stratégies V3 et V4 ainsi que sur le chapitre 6.3 *Territoire d'action de la Métropole lémanique* (pages 34 et 35 ainsi que pages 63 à 70)

La citrap-vaud est heureuse de participer à la mise en consultation du *Plan sectoriel des transports – Partie Programme*. Elle partage l'objectif de la Confédération qui vise, à travers ce plan, à *poser le cadre du développement à long terme du système global de transport en Suisse, en le coordonnant avec l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement*. Cela est particulièrement important pour l'aménagement du réseau ferroviaire dans la Métropole lémanique, agglomération disposant d'un réseau ferré comparativement faible en densité et dont le développement est à planifier en priorité dans un contexte d'urbanisation à forte croissance.

La citrap-vaud soutient les projets déjà décidés dans le cadre du programme de développement d'infrastructures ferroviaires de la Confédération (PRODES 2035) et soutient les autorités fédérales et cantonales dans ce but.

Cependant, la citrap-vaud constate une incohérence entre l'horizon temporel du PRODES 2035 (implémentés via la *partie infrastructure rail SIS*) et celui de la *partie programme, Mobilité et territoire 2050*. Il est important d'harmoniser ces horizons temporels car ce qui ressort des débats parlementaires pourrait remettre en cause la fiabilité de la stratégie *Mobilité et territoire 2050*. Il ressort des débats parlementaires de 2019 pour l'adoption de l'*Arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2035* que l'augmentation constante du nombre de chantiers sur le réseau saturé met à mal la stabilité de l'horaire et l'exploitation du réseau, toujours plus serré : on sait que le Parlement fédéral a ajouté in extremis le doublement de la voie à Rorschach, chantier qui, additionné à tous les autres sur le plateau suisse (agrandissements des gares de Berne, Fribourg, Lausanne, ...) rend instable l'horaire jusqu'à Genève. Les projets abondent, mais nous souffrons d'une absence de plan global en Suisse. Les CFF et l'Office fédéral des transports eux-mêmes ont prévenu le Parlement du danger que représente la multiplication des chantiers, risquant de donner le coup de grâce à la légendaire ponctualité des trains suisses. La Confédération a pourtant l'obligation d'établir des conceptions et plans sectoriels pour "*celles de ses activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire*" (art. 13 LAT). Le projet politique global est celui défini dans le "Projet de territoire Suisse", et les stratégies définies par celui-ci se déclinent ensuite dans les différents plans sectoriels, dont celui des transports actuellement mis en consultation. Le ferroviaire en constitue une des composantes importantes et la pression constante sur le réseau saturé conduit à un risque élevé que des lignes nouvelles (= *Neubaustrecken*) deviennent nécessaires dans de nombreuses métropoles afin de ne pas déstabiliser le réseau existant, en particulier dans la Métropole lémanique où le réseau est trop faible en comparaison suisse, manque de redondances (= *Redundanzen*) et est facilement paralysé lors de coupures. Si la *partie infrastructure rail SIS* peut restée inchangée, la *partie programme* devrait en revanche – et cela revêt de la plus haute importance selon la citrap-vaud – évoquer les extensions possibles (= *mögliche Neubaustrecken*) du réseau d'ici 2050. On peut par exemple légitimement se poser la question des conséquences sur le territoire ET sur le réseau ferré que peut avoir le postulat 17.3262 adopté par le Conseil des Etats *Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire* s'il est implémenté, ne serait-ce qu'en partie seulement.

La Confédération a adopté en 2017 la Stratégie énergétique 2050 et elle recommande au peuple et aux cantons d'adopter la nouvelle loi sur le CO₂ ; elle veut y réduire les vols court-courriers en échange d'un service ferroviaire (<1'000km). Comme cela a été explicité pendant l'atelier « Perspectives Rail 2050 » organisé le 8 septembre 2020 par l'OFT, le rail a un rôle majeur à jouer afin de remplir les objectifs fixés par la stratégie énergétique et par la loi sur le CO₂. Par conséquent, nous pouvons légitimement nous attendre à une augmentation des capacités et de la vitesse sur rail bien plus massive à l'horizon 2050 que celle qui est déjà prévue officiellement pour 2035. Étant donné la saturation du réseau et du besoin essentiel de préserver la stabilité de l'horaire, un certain nombre de ces augmentations de capacité se feront vraisemblablement par la construction de lignes nouvelles (= *Neubaustrecken*) et non pas sur l'infrastructure existante. Par exemple entre Genève et Berne, dont les variantes de lignes nouvelles devraient figurer au minimum sur les Cartes 1 et 3 aux pages 66 et 70 de la *partie programme* ou dans les FO (Fiches d'objets) de la *partie infrastructure rail SIS* à titre d'*information préalable* pour la population et les Cantons.

Dans ce but, la citrap-vaud propose d'adapter de la manière suivante la stratégie V3 (page 34) afin de faciliter si besoin le lancement d'études relatives à de telles lignes.

- *V3 - La demande de transport est orientée de manière que les capacités du système global de transport existant soient pleinement exploitées avant la réalisation de nouveaux projets d'aménagement ou de construction.*
 - ...
 - *Les aménagements d'infrastructures ne doivent plus être systématiquement déterminés par la demande de transport, à l'exception des aménagements d'infrastructures qui permettent d'atteindre les objectifs de la stratégie énergétique 2050 et de la loi sur le CO₂.*
 - ...
 - *Dans le cadre des procédures existantes, la Confédération, les cantons et les communes appliquent des méthodes permettant une évaluation précoce des projets du point de vue de la mobilité globale et leur accordent plus de poids. Ils étudient des alternatives (par exemple*

absorption du volume de trafic grâce à d'autres modes de transport ou séparation des flux voyageurs et marchandises afin de gagner en capacité et en sécurité dans les zones urbanisées).

La citrap-vaud propose aussi d'adapter de la manière suivante la stratégie V4 (page 35) afin de faciliter si besoin le lancement d'études relatives à une intégration de la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse.

- *V4 - L'intégration internationale du système global de transport suisse (y compris les corridors des Trans European Networks, ou TEN) est optimisée et des mesures appropriées sont ainsi prises afin d'atteindre l'objectif de transfert concernant le trafic transalpin. L'opportunité d'un objectif de transfert concernant le trafic Est-Ouest est évaluée dans l'image d'une Croix fédérale de la mobilité.*

La citrap-vaud est d'avis que pour obtenir un aménagement raisonné du territoire, surtout au regard des intérêts conflictuels entre les surfaces d'assolement (SDA) et la construction de bâtiments, la réservation des terrains dans la Métropole lémanique et sur lesquels un jour de nouvelles liaisons ferrées pourraient se construire devrait être prioritaire. En complément des projets déjà avancés dans le cadre de PRODES 2035, il s'agit notamment de réserver les terrains pour des voies ferrées des *potentielles* lignes nouvelles suivantes :

- ligne nouvelle européenne Munich (D) – St-Gall – Winterthur – Zurich – Berne – Fribourg – Lausanne – Genève – Bourg-en-Bresse (F) – Lyon (F)
- une potentielle nouvelle gare Hautes Écoles (Unil/EPFL)
- ligne nouvelle / remise en service Nyon – Crassier – Divonne-les-Bains (F) – Gex (F) – Bellegarde-sur-Valserine (F)
- ligne nouvelle Villeneuve – Rennaz-hôpital – Les Evouettes
- ligne nouvelle Aigle – Monthey
- ligne nouvelle / remise en service Vevey – St-Légier – Châtel-St-Denis (-Bulle)
- ligne nouvelle Echallens/Bercher – Yverdon

Cette liste n'est ni exhaustive, ni précise. Au contraire, les tracés plausibles restent à définir. Les infrastructures ferroviaires étant une compétence de la Confédération, la citrap-vaud appelle de ses vœux que cette dernière, en collaboration avec les Cantons, les Communes et l'Etat français, *définisse* sur une carte les couloirs ferroviaires cantonaux, nationaux et internationaux possibles au-delà de 2035. L'objectif est d'éviter que d'autres aménagements rendent difficile la construction d'une infrastructure ferroviaire, cette dernière servant fréquemment un intérêt supérieur.

La citrap-vaud salue la liste stratégique des principaux axes de transport énumérés par la Confédération, en particulier concernant les axes internationaux et transfrontaliers :

- Genève–Lausanne–Saint-Maurice–Sion–Brigue
- Lausanne–Yverdon-les-Bains–Neuchâtel
- Thonon–Evian–St-Gingolph–Villeneuve
- Genève–Lausanne–Fribourg
- Genève–Bellegarde–Lyon/Grenoble/Paris
- Lausanne–Vallorbe–Paris
- Lausanne–Milan
- Genève–Annemasse–Annecy
- Genève–Annemasse–St-Gervais
- Genève–Pays de Gex/St. Julien/Annemasse

Dans l'esprit d'une vision *Mobilité et territoire 2050*, la citrap-vaud propose (marquage en couleur verte) de préciser et de compléter la liste des *principaux axes de transport* présente dans le *Plan Sectoriel Transport – partie programme* au paragraphe 3 de la page 63 comme suit en ce qui concerne les voies ferrées :

- Genève–Lausanne–Saint-Maurice–Sion–Brigue

- Lausanne–Yverdon-les-Bains–Neuchâtel
- Genève–Annemasse–Thonon–Evian–St-Gingolph–Villeneuve
- Lyon–Bourg-en-Bresse–Genève–Lausanne–Fribourg–Berne–Zurich–Winterthur–St-Gall–Munich
- Lausanne-Genève-Bellegarde-Lyon/Grenoble/Paris
- Milan–Brigue–Lausanne–Vallorbe–Paris
- Genève–Lausanne–Milan
- Lausanne-Genève-Annemasse-Annecy
- Genève-Annemasse-St-Gervais
- Genève-Pays de Gex/St. Julien/Annemasse

La citrap-vaud salue l'orientation de la Confédération quand à la complémentarité entre mobilité douce et TP : *le transport pour les piétons et les vélos est à renforcer en tant qu'accès et complément aux TP*. Afin de servir la stratégie énergétique 2050 et la future loi sur le CO2, la citrap-vaud propose de considérer la mobilité douce comme un mode de transport à part entière et non seulement comme un mode de transport complémentaire.

La citrap-vaud salue les *besoins d'action et orientation* illustrés sur la *Carte 1* (page 66). Elle regrette néanmoins que *seuls les besoins d'action prioritaires et qui peuvent être localisés sont représentés sur la carte*. Il n'est pas cohérent selon la citrap-vaud de réaliser une vision *Mobilité et territoire 2050* et de limiter en même temps la carte à l'horizon du PRODES 2035. La citrap-vaud propose que la Confédération, en collaboration avec les Cantons, les Communes et l'Etat français, *définisse* sur une carte les couloirs ferroviaires transfrontaliers possibles au-delà de 2035 concernant la Métropole lémanique. Il s'agit notamment, selon la citrap-vaud, sur cette carte (voir annexe 1) :

- Dans « *encouragement du report modal transfrontalier en faveur des TP* » ajouter
 - flèche bidirectionnelle Lausanne <=> Pontarlier
 - flèche bidirectionnelle Villeneuve <=> Thonon
 - flèche bidirectionnelle Nyon <=> Pays de Gex
 - flèche bidirectionnelle Nyon <=> Morez
- Dans « *axes TP d'ordre supérieur avec transport de marchandises* » ajouter
 - ligne nouvelle européenne (Munich-) Berne – Fribourg – Lausanne – Genève – Bourg-en-Bresse (-Lyon)
- Dans « *axes TP d'ordre supérieur avec trafic international voyageurs* » ajouter
 - ligne nouvelle européenne (Munich-) Berne – Fribourg – Lausanne – Genève – Bourg-en-Bresse (-Lyon)
 - La Plaine – Bellegarde
- Dans « *espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modales des TP* » ajouter
 - l'ensemble des zones urbanisées du Pays de Gex
 - l'ensemble des zones urbanisées du Chablais français
- Dans « *réseau ferré* » ajouter
 - le tracé du CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), au même titre que l'a déjà fait la Confédération dans ce *Plan sectoriel des transports – Partie Programme* pour le tunnel du Ceneri au Tessin.
 - le tracé du tram en direction d'Annemasse, au même titre que l'a déjà fait la Confédération dans ce *Plan sectoriel des transports – Partie Programme* pour les trams bâlois en direction de Saint-Louis et de Weil am Rhein.
 - les voies ferrées existantes dans les Départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, parcourues par le Léman Express, en particulier celles se trouvant dans le périmètre de la Métropole lémanique.

- les voies ferrées potentielles au-delà de 2035, par exemple la ligne nouvelle européenne (Munich-) Berne – Fribourg – Lausanne – Genève – Bourg-en-Bresse (-Lyon), la ligne nouvelle Villeneuve – Les Evouettes, la ligne nouvelle Aigle – Monthey, la ligne nouvelle Echallens/Bercher – Yverdon ou encore les lignes à réhabiliter St-Légier – Châtel-St-Denis et Nyon – Crassier – Divonne – Gex – Bellegarde.
- une potentielle nouvelle gare Hautes Écoles (Unil/EPFL).

La citrap-vaud salue que dans « les étapes d'aménagement de PRODES Rail [...] la Confédération prévoit, sur le réseau ferroviaire, les mesures suivantes dans les années à venir (page 69) :

- Genève–Berne–Bâle : Trafic longue distance : mesures pour les trains de 400m
- Lausanne–Berne : Réduction du temps de parcours
- Genève–Nyon: cadence 1/4h trafic régional
- Amélioration de la capacité et désenchevêtrement du nœud de Lausanne
- Annemasse–Coppet : augmentation de la capacité
- Sud du Pied du Jura : augmentation de la capacité pour le transport de voyageurs
- Nyon–Lausanne : passage à la cadence 15' pour les trains IC/IR et les trains RE sur la ligne Genève-Lausanne
- Lausanne-Orbe : augmentation de la capacité
- Yverdon–Valeyres-sous-Montagny : renforcement desserte aux heures de pointe
- Aigle–Monthey (AOMC) : desserte supplémentaire et accélérée durant les heures de pointe
- Monthey–Champéry : augmentation de la cadence aux heures de pointe
- Aigle-Leysin : réalisation d'un nouveau terminus au cœur de Leysin
- Lausanne–Echallens : augmentation de la cadence
- Ligne CFF du Simplon : divers aménagements pour accroître la capacité offerte entre Lausanne et Brigue
- Montreux–Zweisimmen : extension de la cadence Les Avants–Montreux.
- Fribourg–Romont–Broc-Fabrique : accélération Romont–Bulle
- Nouvelles haltes trafic régional
- Introduction du sillon express pour les marchandises, plus de sillons disponibles pendant les heures de point

La citrap-vaud considère que la Confédération doit, selon l'art. 1 al. 2a et l'art. 1 al. 3d de l'Arrêté fédéral du 21 juin 2019 relatif à l'étape d'aménagement 2035, modifier la liste comme suit (marquage en couleur verte) :

- Genève–Berne–Bâle : Trafic longue distance : mesures pour les trains de 400m
- Lausanne–Berne : Réduction du temps de parcours **et augmentation de la capacité**
- Genève–Nyon: cadence 1/4h trafic régional
- Amélioration de la capacité et désenchevêtrement du nœud de Lausanne
- Annemasse–Coppet : augmentation de la capacité, **ouvrages préparatoires pour la ligne nouvelle Lausanne-Genève**
- Sud du Pied du Jura : augmentation de la capacité pour le transport de voyageurs
- Nyon–Lausanne : passage à la cadence 15' pour les trains IC/IR et les trains RE sur la ligne Genève-Lausanne, **ouvrages préparatoires pour la ligne nouvelle Lausanne-Genève**
- Lausanne-Orbe : augmentation de la capacité
- Yverdon–Valeyres-sous-Montagny : renforcement desserte aux heures de pointe
- Aigle–Monthey (AOMC) : desserte supplémentaire et accélérée durant les heures de pointe
- Monthey–Champéry : augmentation de la cadence aux heures de pointe
- Aigle-Leysin : réalisation d'un nouveau terminus au cœur de Leysin
- Lausanne–Echallens : augmentation de la cadence
- Ligne CFF du Simplon : divers aménagements pour accroître la capacité offerte entre Lausanne et Brigue

- *Montreux–Zweisimmen : extension de la cadence Les Avants–Montreux.*
- *Fribourg–Romont–Broc–Fabrique : accélération Romont–Bulle*
- *Nouvelles haltes trafic régional*
- *Introduction du sillon express pour les marchandises, plus de sillons disponibles pendant les heures de pointe*

La citrap-vaud salue l'aperçu des augmentations de capacités les plus importantes illustrés sur la Carte 3 (page 70). Cependant, la citrap-vaud est d'avis que la Confédération devrait illustrer, tout en tenant compte des variantes possibles, de manière exhaustive la volonté de l'Assemblée fédérale qui a voté le 21 juin 2019 l'Arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2035 (voir annexe 2).

Le dernier objet que la citrap-vaud désire évoquer sort quelque peu du cadre de la *partie programme* et concerne uniquement la *partie infrastructure rail SIS*. la citrap-vaud s'en excuse, mais elle se doit de remarquer un déséquilibre dans le traitement des projets ferroviaires à long terme entre la Métropole lémanique et le reste de la Suisse. Afin d'y remédier, la citrap-vaud suggère à l'OFT et aux Cantons de faire apparaître des variantes de projets dans les FO de la Métropole lémanique comme d'autres variantes sont déjà visibles à titre d'*information préalable* (couleur jaune) ou de *coordination en cours* (couleur orange) dans les [OB 2.1 Raum Basel](#) , [OB 1.4 Limmattal](#) , [OB 8. 2 Limmattal – Ruppertswil](#) , [OB 5.1 Raum Luzern](#) ou [SC 6.3 Locarno e Gambarogno](#) et contenant pléthores de projets qui ne sont pas prévus avant 2040 et dont il n'est même pas certain qu'ils soient un jour réalisés.

En espérant que la citrap-vaud pourra contribuer à un aménagement raisonné du territoire dans la Métropole lémanique, en Suisse et en Europe, veuillez recevoir, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre plus haute considération.

Pour le Comité de la citrap-vaud :

Le Président



Tobias Imobersteg

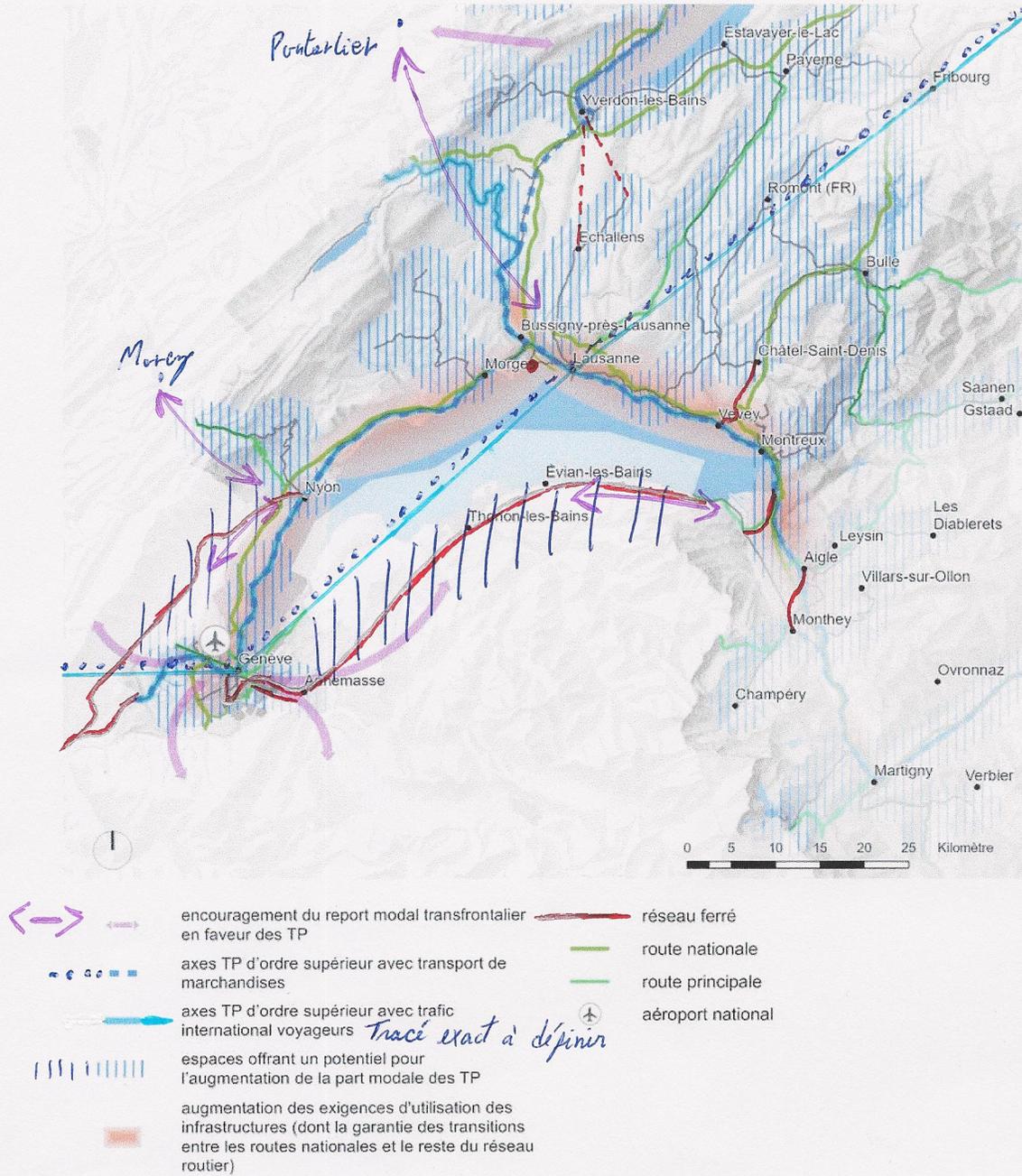
Le Vice-Président



Pierre Bonjour

ANNEXE ①

Plan sectoriel des transports, partie Programme – Territoires d'action

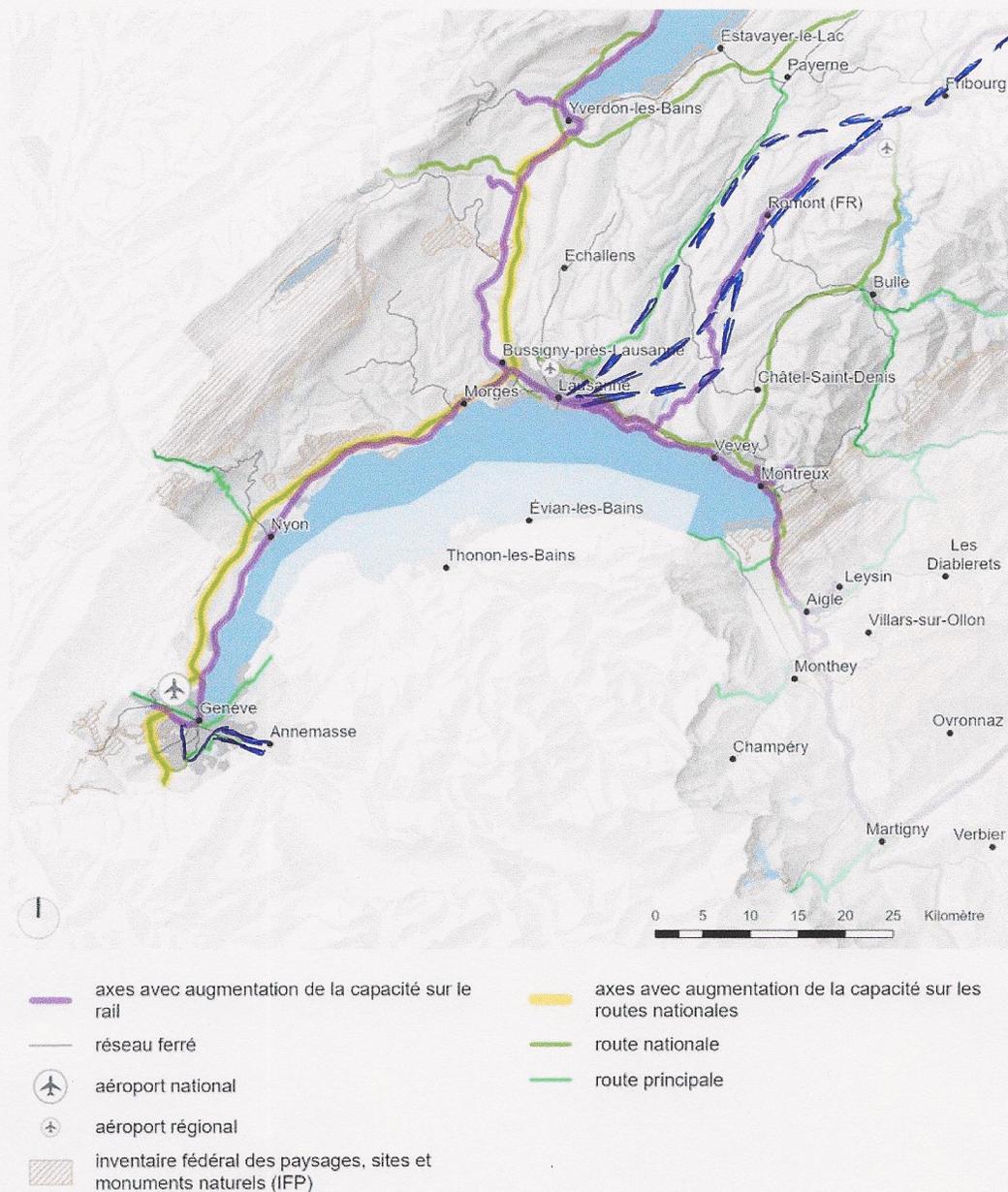


Carte 1: Besoins d'action et orientations. Indication: seuls les besoins d'action prioritaires et qui peuvent être localisés sont représentés sur la carte.

+ Les couloirs ferroviaires transfrontaliers possibles au-delà de 2035.

ANNEXE (2)

Plan sectoriel des transports, partie Programme – Territoires d'action



Carte 3: Aperçu des augmentations de capacités les plus importantes sur les routes nationales et le rail (état PRODES routes nationales 2019 et rail 2025/2035). Remarque : La carte ne représente pas un aperçu exhaustif et n'est pas liante. Les indications contraignantes figurant dans les parties infrastructurelles Rail et Routes nationales sont déterminantes.

+ Illustrer de manière exhaustive la volonté de l'Assemblée fédérale qui a voté le 21 juin 2019 l'Arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2035.