



**Direction générale du territoire et  
du logement**

Avenue de l'Université 5

1014 Lausanne

[www.vd.ch/dgtl](http://www.vd.ch/dgtl)

# **ADAPTATIONS ET COMPLEMENTS 2025 DU PLAN SECTORIEL DES TRANSPORTS – PARTIE INFRASTRUCTURE RAIL RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE**

**Etat de Vaud – Direction générale du territoire et du logement (DGTL)  
le 15 novembre 2024**

## TABLE DES MATIERES

1	Introduction	2
2	Liste des intervenants	2
3	OBSERVATIONS GENERALES	4
4	PARTIE CONCEPTUELLE	4
5	FICHE 3.1 NORD DE LAUSANNE	5
6	FICHES 3.2 GENEVE-LAUSANNE ET 3.3 ALLAMAN-NYON (SUPPRIMEE)	6
7	FICHE 3.5 LAUSANNE-FRIBOURG	14
8	FICHE 3.6 REGION DE LA BROYE	15
9	FICHE 3.7 REGION DU CHABLAIS	15
10	FICHE 7.3 REGION D'YVERDON-LES-BAINS	16

## 1 INTRODUCTION

Depuis 2010, l'Office fédéral des transports adapte régulièrement le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail (SIS), qui constitue l'instrument de coordination de la Confédération dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire (cf. art. 13 de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire). La dernière adaptation a été approuvée par le Conseil fédéral le 9 décembre 2022.

Dans ce cadre et conformément à l'art. 19 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), les offices fédéraux des transports et du développement territorial ont ouvert la consultation des cantons et des communes, ainsi que l'information et la participation de la population, au sujet des adaptations et compléments 2025 (SIS 7) du plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail.

Les modifications qui concernent le canton de Vaud sont les suivantes :

- mise à jour et simplification de la **partie conceptuelle** : meilleur lien avec la partie Programme du plan sectoriel des transports ainsi qu'un nouveau chapitre sur la perspective RAIL 2050 ;
- mise à jour des **fiches d'objet** : mise à jour des projets déjà inclus dans le SIS et de leur état de coordination en fonction de l'état actuel de la planification, ainsi qu'intégration des nouveaux projets issus des modifications des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, adoptés par le Parlement le 15 mars 2024.

## 2 LISTE DES INTERVENANTS

Identifiant	Nom de l'intervenant
1	Municipalité de la Commune d'Aubonne
2	Municipalité de la Commune de Bogis-Bossey
3	Municipalité de la Commune de Bussigny
4	Municipalité de la Commune de Coinsins
5	Municipalité de la Commune de Crans
6	Municipalité de la Commune de Denges
7	Municipalité de la Commune d'Echandens
8	Municipalité de la Commune d'Etoy
9	Municipalité de la Commune de Founex
10	Municipalité de la Commune de Gland
11	Municipalité de la Commune de Lausanne
12	Municipalité de la Commune de Lonay

<b>Identifiant</b>	<b>Nom de l'intervenant</b>
13	Municipalité de la Commune de Morges
14	Municipalité de la Commune de Nyon
15	Municipalité de la Commune d'Oron
16	Municipalité de la Commune de Perroy
17	Municipalité de la Commune de Rolle
18	Municipalité de la Commune de Tolochenaz
19	Municipalité de la Commune de Vufflens-la-Ville
20	Région Morges
21	Région de Nyon
22	Communauté régionale de la Broye (COREB)
23	Association Pro Velo

### 3 OBSERVATIONS GENERALES

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
4. Municipalité de la Commune de Coinsins	Après avoir pris connaissance des adaptations et compléments 2025 du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, la Municipalité de Coinsins n'a pas d'observation à formuler.	Le Canton prend acte de la réponse de la Municipalité.
6. Municipalité de la Commune de Denges	Nous vous remercions de prendre note que notre autorité n'a aucune remarque à formuler quant à la consultation fédérale : adaptations et compléments 2025 du Plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail.	Le Canton prend acte de la réponse de la Municipalité.

### 4 PARTIE CONCEPTUELLE

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
20. Région Morges	<p>Chapitre 1.1 Cadre du Plan sectoriel des transports</p> <p>Nous relevons dans l'organigramme présenté que, si des coordinations et interactions ont lieu entre le Plan sectoriel des transports et les Projets d'agglomération, ils ne sont pas unidirectionnels. Ainsi, contrairement à ce qui est régulièrement dit, le PALM peut influencer les évolutions du Plan sectoriel des transports et ne doit pas se contenter de s'y conformer. Ceci est également valable pour le Plan directeur cantonal.</p>	<p>Le Canton prend acte de cette remarque.</p> <p>Le Canton partage l'avis de Région Morges. Néanmoins, selon lui, la flèche à double sens sur le schéma de la page 6 de la partie conceptuelle suffit à indiquer que des interactions entre les instruments cantonaux et le plan sectoriel existent.</p>
	<p>Chapitre 2.2 Perspective Rail 2050</p> <p>L'orientation stratégique relève que "le plus grand potentiel de transfert de la route vers le rail se situe sur les courtes et moyennes distances", soit environ 30 kilomètres. Les développements proposés en matière d'infrastructure et les prises de position politiques devraient mettre l'accent sur cela au lieu de se concentrer sur les "minutes" à gagner entre les grandes métropoles du pays.</p> <p>À ce titre, nous partageons l'irritation de nos communes provoquée par les insinuations concernant les "petites gares", dont la desserte consommerait une grande capacité. Notre analyse est radicalement opposée : ce sont actuellement les trains directs qui empêchent d'augmenter la desserte de nos haltes, pas l'inverse ! La desserte ferroviaire régionale joue un rôle essentiel dans la fluidification des déplacements et dans l'atteinte des objectifs stratégiques de nos politiques fédérales, cantonales et d'agglomération.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relaie les préoccupations exprimées concernant la desserte des petites gares. Il relève toutefois que les modifications et adaptations 2025 du plan sectoriel n'ont pas d'incidence sur cette desserte.</p>
	<p>Carte synoptique 1 - Réseau stratégique d'approvisionnement des lignes de courant de traction 2040</p> <p>Compte tenu des projets et réflexions en cours dans notre région, nous sommes surpris de l'absence de planification illustrée sur la carte.</p>	<p>Le Canton prend acte de cette remarque.</p> <p>Il relève que le réseau stratégique d'approvisionnement des lignes de courant de traction 2040 relève de l'entité CFF énergie afin de planifier et entretenir les lignes de transport d'électricité de 66 et 132 kV.</p>

## 5 FICHE 3.1 NORD DE LAUSANNE

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
19. Municipalité de la Commune de Vufflens-la-Ville	Nous vous informons que la commune de Vufflens-la-Ville n'a pas de remarque à formuler si ce n'est que nous sommes surpris du fait que les CFF construisent, en 2025-26, un P+R en gare de Vufflens-la-Ville sur le tracé des voies planifiées dans le projet FO 3.1 Nord de Lausanne.	Le Canton prend acte de cette remarque.  Il relève que le développement d'une 3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> voie de la fiche 3.1 Nord de Lausanne correspond à un horizon de planification à long terme qui n'est pas encore arrêté par la Confédération. C'est pour cette raison que le projet est classé en information préalable (trait jaune sur la carte). Le projet ne dispose pas encore d'un niveau de détail précis, mais une augmentation du nombre de voies devrait se faire sur la plateforme ferroviaire et tenir compte du P+R en gare de Vufflens-la-Ville.
3. Municipalité de la Commune de Bussigny	D'une part, nous nous interrogeons sur la possibilité future d'une connexion ferroviaire directe pour les voyageurs entre Bussigny et Morges. Actuellement, le réseau ferroviaire ne permet pas cette connexion, une rupture de charge étant nécessaire à Renens. Cette connexion nécessiterait des infrastructures. En l'état, cette possibilité de connexion et les infrastructures dédiées ne sont pas mentionnés dans le document mis en consultation.	Le Canton prend acte de cette remarque.
	De plus, nous avons connaissance par les CFF d'un projet de voie supplémentaire en gare de Bussigny à horizon 2050. Le document ne fait pas apparaître ce tronçon.  La Municipalité joint un extrait de la carte permettant d'identifier le tronçon concerné.	Dans sa réponse à la consultation, le Canton relaie cette demande de faire apparaître le bypass de Bussigny.
11. Municipalité de la Commune de Lausanne	<p><b>Impacts sur les projets de densification aux abords des voies de Chemins de fer fédéraux (CFF)</b></p> <p>Il est très important de tenir compte des impacts liés à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) dans la planification des infrastructures ferroviaires. En effet, plusieurs grands projets lausannois (notamment ceux de la Rasude, Sébeillon, Provence et Malley-Martinet) sont déjà concernés par ces contraintes. Un renforcement du trafic ferroviaire ou la création de nouveaux axes exercera une pression supplémentaire sur les possibilités de densification urbaine dans ces secteurs stratégiques pour le développement de nouveaux logements. Nous appelons donc à une coordination renforcée entre les autorités responsables de la planification ferroviaire et celles en charge de l'aménagement du territoire afin de simplifier les procédures et d'harmoniser ces contraintes.</p>	<p>A ce stade, les nouveaux axes indiqués dans le plan sectoriel sont des principes et beaucoup de variantes de tracé sont ouvertes.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relève que la problématique de la protection contre les accidents majeurs est essentielle et demande qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les communes, afin que les éléments mentionnés dans le cadre de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p>
	<p><b>Nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire</b></p> <p>En ce qui concerne la nouvelle liaison ferroviaire directe entre Lausanne et Oron ou la Broye, il s'agit d'un projet qui, bien que non encore abouti, pourrait avoir des répercussions importantes pour notre région. La Ville de Lausanne s'interroge sur l'impact de ce tracé potentiel, notamment au regard de son intégration urbanistique et environnementale. Les Faverges étant identifiées comme portail potentiel du tunnel.</p>	<p>A ce stade, les nouveaux axes indiqués dans le plan sectoriel sont des principes et beaucoup de variantes de tracé sont ouvertes.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton demande qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les communes, afin que les éléments mentionnés lors de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p>

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
	<p><b>Nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire</b></p> <p>A long terme, une éventuelle inscription d'un projet tel que le tunnel Lausanne-Vevey devrait aussi être envisagée pour répondre aux besoins de mobilité croissante et à la nécessaire décongestion des infrastructures actuelles.</p>	Le Canton prend acte de cette remarque.
	La Ville de Lausanne suivra avec attention l'évolution des projets ferroviaires qui la concernent directement. Nous tenons à réaffirmer l'importance d'une collaboration étroite entre les autorités fédérales, cantonales et communales, afin de garantir que les projets d'infrastructure répondent non seulement aux besoins de mobilité, mais aussi aux exigences en matière de développement territorial et de qualité de vie.	Dans sa réponse à la consultation, le Canton demande que, dans le cadre de l'élaboration future des projets, les porteurs de projet se coordonnent avec les Communes et les autres instances concernées. Il importe en effet que les différents acteurs concernés, en particulier les Communes, soient intégrés le plus en amont possible du processus, afin que des solutions adaptées soient trouvées.

## 6 FICHES 3.2 GENEVE-LAUSANNE ET 3.3 ALLAMAN-NYON (SUPPRIMEE)

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
1. Municipalité de la Commune d'Aubonne	<p>La Municipalité d'Aubonne n'a pas de remarque particulière à formuler dans le cadre de cette consultation. Sur le fond, elle est favorable à ce projet.</p> <p>Néanmoins, elle souhaiterait connaître les implications, au niveau de la desserte de la gare d'Allaman, que ce projet va engendrer (augmentation des cadences des trains régionaux et directs avec un arrêt à Allaman, autre ?).</p>	Le Canton prend acte de cette remarque.
2. Municipalité de la Commune de Bogis-Bossey	<p>En préambule, nous souhaitons indiquer que de nombreuses infrastructures importantes traversent actuellement le territoire de la commune :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Route nationale N1 (potentiellement élargie à 2x3 voies)</li> <li>2. Ligne à haute tension</li> <li>3. Gazoduc à haute pression</li> </ol> <p>En conséquence, et en ce qui concerne la fiche d'objet FO 3.2 Genève-Lausanne, la Municipalité fait remarquer qu'elle souhaite éviter de nouvelles infrastructures importantes en surface du territoire communal et qu'elle privilégie fortement une ligne Genève-Perroy qui y transiterait soit en tranchée couverte, soit dans un tunnel.</p>	Le Canton prend acte de cette remarque.
5. Municipalité de la Commune de Crans	Dans le cadre de la consultation fédérale sur l'adaptations et compléments 2025 du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, la commune de Crans a pris connaissance des modifications apportées aux fiches d'objet, en particulier les modifications apportées à la FO 3.2 relative au tracé Genève-Lausanne.	Dans sa réponse à la consultation, le Canton demande que, dans le cadre de l'élaboration future des projets, les porteurs de projet se coordonnent avec les Communes et les autres instances concernées. Il importe en effet que les différents acteurs concernés, en particulier les

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
	<p>Nous avons ainsi pris note que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les CFF ont étudié les possibilités d'extension de la capacité entre Lausanne et Genève (4 voies intégrales), et que cette étude recommande de créer une nouvelle ligne entre Genève et Perroy le long de la route nationale N1.</li> <li>- Différentes variantes de raccordement à Nyon entre la nouvelle ligne et la ligne existante ont été proposées dans le cadre de l'étude prospective et que l'approfondissement de ces variantes est en cours d'étude. Ainsi « A Nyon, des variantes de tracé (passage par la gare de Nyon ou le long de l'autoroute, raccordement ouest à Gland ou à la Côte) sont encore ouvertes. ».</li> </ul> <p>Au vu du tracé projeté cela signifierait potentiellement trois tronçons ferroviaires sur le territoire communal de Crans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la ligne actuelle proche du lac ;</li> <li>- la voie envisagée le long de la route nationale (autoroute A1) ;</li> <li>- la bifurcation vers Nyon.</li> </ul> <p>Par conséquent nous souhaitons vivement que la commune soit tenue activement informée des réflexions qui seront menées.</p>	<p>Communes, soient intégrés le plus en amont possible du processus, afin que des solutions adaptées soient trouvées.</p>
	<p>Dans ce cadre nous souhaitons que soit également prévue la réouverture de la gare de Crans qui a été fermée en 2004. Cela rejoint ce qui a été étudié dans le cadre de la Vision Territoriale Transfrontalière, qui y voit un potentiel et un intérêt en terme urbanistique."</p>	<p>Le Canton prend acte de cette remarque.</p>
<p>7. Municipalité de la Commune d'Echandens</p>	<p>Le Plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail, présente une amélioration de la ligne Genève-Lausanne, par une 3<sup>e</sup> voie Morges – Denges et une 4<sup>e</sup> voie Morges-Renens, qui se situeraient sur la plateforme actuelle qui devrait être élargie.</p> <p>Nous remarquons également que le projet prévoit à terme une nouvelle ligne Genève – Perroy avec un nouveau tracé essentiellement le long de la route nationale N1, avec des raccordements sur les villes non encore définis, laissant penser que le but principal est d'améliorer le flux et les cadences entre les plus grandes villes, en délaissant les arrêts dans les plus petites.</p> <p>Bien que nous saluions la modernisation et l'amélioration des infrastructures dans le but d'optimiser la fluidité des déplacements, nous sommes inquiets de la perspective de diminutions des prestations et de dessertes des petites gares comme celle de Denges-Echandens.</p> <p>M. Ducrot, patron des CFF, l'a exprimé dans les médias par ses propos : « Les arrêts fréquents des trains ralentissent le système et utilisent beaucoup de capacité du réseau ». Certes, M. Ducrot a laissé entendre que ce n'était pas forcément à court terme, mais il a tout de même envisagé la diminution voire la fermeture de certaines gares qui peuvent être coûteuses à entretenir et à exploiter par rapport à leur utilisation.</p>	<p>Le Canton prend acte de cette remarque.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relaie les préoccupations exprimées concernant la desserte des petites gares. Il relève toutefois que les modifications et adaptations 2025 du plan sectoriel n'ont pas d'incidence sur cette desserte.</p>

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
	<p>Ainsi alarmés, nous nous devons de rappeler quelques arguments non seulement pour le maintien, mais surtout pour le renforcement des cadences du RER vaudois et de la desserte de la gare Denges-Echandens :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le RER vaudois joue un rôle essentiel dans la fluidification des déplacements pendulaires, tout en désengorgeant les routes et autoroutes de canton déjà surchargées. C'est un mode de transport écologique qui participe à la réduction des émissions de CO2 (stratégie politique de la Suisse et du Canton).</li> <li>- La gare de Denges-Echandens s'inscrit dans une politique de développement durable. Elle est un pôle de développement durable et régional, c'est crucial pour attirer les entreprises et en corollaire les emplois.</li> <li>- La croissance démographique est importante dans l'agglomération Lausanne-Morges, en lien avec les politiques fédérale et vaudoise de concentration autour des axes de transports publics.</li> <li>- Nous encourageons nos habitants à adopter une attitude multimodale (vélo, bus, train) pour se déplacer.</li> <li>- La gare Denges-Echandens permet aux jeunes et personnes moins jeunes de se déplacer facilement et d'avoir accès facilement aux écoles, aux emplois, aux services publics, aux hôpitaux, aux zones de loisirs.</li> </ul> <p>Aussi, nous vous serions reconnaissants, en tant que Direction générale cantonale, d'appuyer la modernisation des infrastructures par l'amélioration, le maintien des dessertes, cadences et horaires dans une vision stratégique de développement durable plutôt qu'une stratégie de rentabilité financière. De ce fait, nous souhaitons voir clairement apparaître la Gare de Denges-Echandens sur les planifications présentées.</p>	
8. Municipalité de la Commune d'Etoy	<p>La Municipalité a pris connaissance de la consultation et particulièrement la partie concernant a nouvelle ligne Perroy - Morges. Le rapport mentionne qu'une coordination doit être assurée avec la zone de protection des eaux souterraines et la zone alluviale n° 119 "Embouchure de l'Aubonne" inscrit à l'inventaire fédéral des zones alluviales d'importance nationale.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton demande qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les Communes, afin que les éléments mentionnés lors de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p>
	<p>La Municipalité souhaite qu'une attention particulière soit donnée sur la nappe du village d'Etoy située sur le tracé étudié et qui alimente actuellement 3 immeubles en énergie. Il est également demandé une attention particulière sur le bassin d'alimentation de la source Vosettaz qui est d'une importance régionale et qui se situe légèrement plus au Nord de ce tracé.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relève que la problématique demande qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les communes, afin que les éléments mentionnés lors de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p>
9. Municipalité de la Commune de Founex	<p>Pour faire suite à votre sollicitation concernant le projet cité en objet, nous pouvons vous faire les remarques/questions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le tracé théorique passe sous la jonction d'autoroute de Coppet. Avec le projet de réalisation d'une troisième voie et la reprise des jonctions d'autoroute, il y a une coordination qui est nécessaire afin de s'assurer que les travaux de l'autoroute n'impactent pas les travaux pour la voie ferroviaire. A-t-elle été planifiée ?</li> </ul>	<p>Le Canton a répondu à la Municipalité en marge de la présente consultation.</p> <p>A ce stade, les nouveaux axes indiqués dans le plan sectoriel sont des principes et beaucoup de variantes de tracé sont ouvertes.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton demande qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les communes, afin que</p>

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
	<p>- Le tracé semble également être située sur la station d'épuration de Terre-Sainte. Cette station étant relativement récente, le tracé pourra-t-il être adapté pour la conserver ou une démolition/reconstruction devra-t-elle être envisagée ?</p>	<p>les éléments mentionnés lors de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p>
<p>10. Municipalité de la Commune de Gland</p>	<p>Sur le principe, la Municipalité de la Commune de Gland ne peut que se réjouir de la prise en compte d'une nouvelle ligne à deux voies entre Genève et Perroy, ce qui porterait à quatre voies les possibilités de transports entre Genève et Lausanne. Elle trouve par ailleurs le tracé envisagé intéressant.</p> <p>Toutefois, l'une des problématiques réside dans le calendrier de mise en œuvre. En effet, en l'absence d'un tel échéancier, il ne peut qu'être constaté que la création de deux voies supplémentaires sur un tronçon connu pour ses limites est reportée de manière indéterminée, vraisemblablement au-delà de 2050.</p> <p>Cela ne solutionne pas les besoins à court et moyen terme et force les communes concernées par ce tronçon, notamment Rolle et Gland qui accueillent chacune une gare, à envisager leur développement sans bénéficier des progrès infrastructurels envisagés vraisemblablement pendant plusieurs dizaines d'années. La Municipalité souhaite maintenir ses efforts pour offrir à sa population un environnement de qualité. Le report du développement du rail lui demandera de se réinventer et de trouver des solutions dans l'intervalle. Notre commune ne peut pas assumer seule cette problématique. Elle exprime une attente forte envers les autorités cantonales et fédérales pour une collaboration exemplaire et novatrice dans ce domaine.</p> <p>En conséquence, si les intentions sont saluées et soutenues, la Municipalité de Gland reste préoccupée par l'avenir de l'offre ferroviaire qui concerne son territoire.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton de Vaud félicite l'OFT pour la prise en compte de l'ensemble du tronçon Genève-Lausanne en double voie.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton met l'accent sur les besoins qui existent dans la région. Il partage le souci relatif aux délais de réalisation de la nouvelle ligne à deux voies entre Genève et Perroy.</p>
<p>11. Municipalité de la Commune de Lausanne</p>	<p><b>Nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire</b></p> <p>Nous soulignons que la nouvelle liaison ferroviaire directe entre Lausanne et Oron ou la Broye devra être coordonnée avec d'autres projets prioritaires pour Lausanne. En premier lieu le tronçon Lausanne-Genève. A ce sujet, la Ville de Lausanne se réjouit de la prise en compte de l'ensemble du tronçon en double-voie.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton de Vaud félicite l'OFT pour la prise en compte de l'ensemble du tronçon Genève-Lausanne en double voie.</p>
<p>12. Municipalité de la Commune de Lonay</p>	<p>Si la Municipalité de Lonay n'a pas de commentaires particuliers à vous transmettre sur la forme hormis les deux points détaillés au paragraphe suivant, elle souhaite vous rendre attentif à l'importance d'un réseau ferroviaire efficient dans la région Lausanne-Morges, incluant toutes les localités desservies entre les deux villes. Lonay, comme les villages limitrophes, est situé en plein cœur du PALM et va connaître un accroissement significatif de sa population et de ses entreprises. Considérant ce qui précède, et la charge avérée du trafic routier sur cet axe stratégique, nous vous invitons vivement à poursuivre le développement et le renforcement des cadences du RER vaudois.</p>	<p>Le Canton partage le souhait de la Municipalité de Lonay de développer et renforcer des cadences du RER vaudois dans l'ensemble des localités desservies.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relaie les préoccupations exprimées concernant la desserte des petites gares. Il relève toutefois que les modifications et adaptations 2025 du plan sectoriel n'ont pas d'incidence sur cette desserte.</p>

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
	<p>Nous vous invitons également à signaler la gare de Lonay-Préverenges dans vos documents de planification (FO 3.2 Genève – Lausanne), laquelle dessert plus de 7'000 habitants aujourd'hui. Et de retirer Lonay (écrit Loay dans le texte) de la fiche FO 3.1 Nord de Lausanne.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relaie cette demande.</p>
<p>13. Municipalité de Morges</p>	<p>Tout d'abord, la Municipalité se réjouit quant à la formalisation dans le document des projets d'infrastructures ferroviaires qui permettront une modernisation et une amélioration de la gare de Morges d'ici 2050. La planification des réalisations de ces infrastructures majeures est indispensable à la mise en place de lignes de train performantes et d'un maillage ferroviaire dense du territoire. Comme souligné dans ces documents, c'est une première étape majeure et déterminante pour les évolutions projetées du réseau ferroviaire.</p> <p>Néanmoins, la Municipalité tient à rappeler qu'il est indispensable que cette infrastructure moderne permette de proposer une offre de mobilité compétitive. En ce sens, elle s'inquiète du futur maillage du réseau ferroviaire qui n'est pas abordé dans les documents. Cela questionne l'avenir de la gare de Morges en termes de desserte. À ce titre, les lignes intercity doivent être assurées. Aussi, une diminution des prestations ou des dessertes n'est absolument pas envisageable pour la Ville de Morges, notamment concernant les cadences du RER vaudois. Nous vous rappelons que la Ville de Morges encourage sa population à adopter une attitude multimodale (vélo, bus, train) pour se déplacer ce qui nécessite des parcours en transports publics compétitifs. Elle s'inquiète aussi de la multiplication des changements de quais dans les gares qui deviennent préoccupants dans les projets d'horaires.</p> <p>De plus, la Municipalité est régulièrement questionnée par le Conseil communal sur l'avenir de la desserte ferroviaire morgienne (cf dernier préavis N° 36/10.24 Morges mérite mieux qu'une gare de banlieue). L'Exécutif morgien reste attentif aux évolutions du réseau ferroviaire. Des rencontres ont lieu régulièrement entre les partenaires et l'Alliance des villes suisses a été créée afin de défendre les intérêts des villes lésées par la première mouture de l'horaire 2025. Les investissements importants des CFF dans l'infrastructure ferroviaire morgienne sont néanmoins réjouissants pour la Municipalité et dans la lignée des propositions mises en consultation ici. À l'avenir, la Ville maintiendra des interactions fortes avec ses partenaires afin de défendre les intérêts des habitant-es. La gare de Morges revêt aussi une grande importance pour les autres communes de la Région et plus largement du District.</p> <p>La Ville de Morges a connu un développement important ces dernières années, ce qui est positif. Pour les personnes et les entreprises qui ont choisi de venir s'installer à Morges, la qualité de la desserte en transports publics est déterminante. Par conséquent, la Municipalité reste vigilante concernant les futures dessertes des lignes RER 5 et 6 et de la suppression dès 2027 de la liaison directe entre Morges et l'arrêt Prilly-Malley, alors que la suppression annoncée de l'ICN5 affecte déjà négativement la liaison entre Morges, Genève et le pied du Jura. Pour la Municipalité, le RER vaudois joue un rôle essentiel dans la fluidification des déplacements pendulaires, tout en désengorgeant les routes et</p>	<p>Le Canton prend acte de ces remarques.</p> <p>Il relève que le maillage ferroviaire et la qualité de la desserte ne font pas partie du présent Plan sectoriel des transports partie Infrastructure rail.</p>

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
	<p>autoroutes de canton déjà surchargées. C'est un mode de transport écologique qui participe à la réduction des émissions de CO2 (stratégie politique de la Suisse et du Canton).</p> <p>Ainsi, la Municipalité fera tout son possible pour intervenir lors de la prochaine phase de consultation publique prévue fin 2025 pour le futur projet d'offre qui remplacera le projet d'offre PRODES 2035. Nous vous serions reconnaissants en tant que Direction cantonale compétente en la matière, d'appuyer tout projet favorable à l'amélioration de l'offre ferroviaire pour l'agglomération Lausanne-Morges dont la Ville de Morges fait partie intégrante en tant que porte d'entrée Ouest.</p>	
	<p>Nous insistons également sur l'importance d'intégrer à ces projets les développements du trafic fret en lien avec la ligne du MBC. Les futures gravières du Pied du Jura joueront un rôle stratégique dans l'approvisionnement en matériaux de l'Arc lémanique et des capacités d'insertion sur le réseau national doivent être garanties.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton de Vaud relaie l'importance d'intégrer les développements du trafic de fret en lien avec la ligne du MBC.</p>
14. Municipalité de Nyon	<p>La Municipalité adhère au projet de création d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Perroy permettant d'améliorer l'offre de transports ferroviaire et souhaite que les réflexions se poursuivent en ce sens.</p> <p>À Nyon, plusieurs variantes de tracé, notamment le passage par la gare ou le long de l'autoroute, sont actuellement à l'étude. À ce stade, la Municipalité soutient toute amélioration de l'offre ferroviaire sur son territoire et demande à être intégrée aux réflexions en cours.</p> <p>La Ville de Nyon souligne que ces options doivent faire l'objet d'une analyse multicritère prenant en compte à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la qualité de la desserte ;</li> <li>- l'intégration paysagère ;</li> <li>- les impacts sur le territoire bâti ;</li> <li>- les impacts des ressources naturelles et de la biodiversité ;</li> <li>- les impacts sur les surfaces d'assolement ;</li> <li>- la coordination avec les projets nyonnais ;</li> <li>- les horizons de réalisation.</li> </ul>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton de Vaud remercie l'OFT pour la prise en compte de l'ensemble du tronçon Genève-Lausanne en double voie.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton demande qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les communes, afin que les éléments mentionnés lors de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p>

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
16. Municipalité de Perroy	<p>Concrètement, la Municipalité de Perroy reste dans le flou s'agissant des tracés futurs sur le territoire de Perroy. Est-ce que les plans présentés reflètent l'option finale retenue par l'OFT/les CFF (FO 3.2 Genève-Lausanne A-B-C-D) ?</p> <p>Le tronçon actuel Perroy-Allaman est-il vraiment amené à disparaître (FO 3.2 Genève-Lausanne (C) ?</p> <p>En effet, lors d'une séance d'information des CFF aux communes du 30 octobre à Morges, il a été évoqué que ce tronçon pourrait finalement être conservé comme « voie secondaire ». A ce titre, nous signalons que le pont CFF sis sur la route du Chêne devrait subir une réfection à moyen terme. Qu'en est-il si le tronçon est finalement supprimé ?</p> <p>Enfin, dans le cas où cette voie secondaire serait maintenue pour des trains régionaux, la Municipalité estime que la réouverture d'une gare à Perroy serait une évidence.</p> <p>Dans le cadre du développement de notre village, la commune a pour projet de rénover les installations sportives sises Aux Rivières (parcelles no 75-76). Quel sera l'impact de cette nouvelle ligne sur ces parcelles ?</p> <p>Finalement, la Municipalité souhaite obtenir rapidement un tracé précis du projet impactant le territoire communal, avec toutes les explications nécessaires, afin d'avoir une vision claire pour ses propres projets.</p>	<p>A ce stade, les nouveaux axes indiqués dans le plan sectoriel sont des principes et beaucoup de variantes de tracé sont ouvertes.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton de Vaud refuse la suppression de tronçon entre Perroy et Allaman. Le Canton demande également qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les communes, afin que les éléments mentionnés lors de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p> <p>Le Canton prend acte de cette remarque.</p> <p>A ce stade, les nouveaux axes indiqués dans le plan sectoriel sont des principes et beaucoup de variantes de tracé sont ouvertes.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton demande qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les communes, afin que les éléments mentionnés lors de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p>
17. Municipalité de Rolle	<p>La Municipalité de Rolle s'interroge sur la compatibilité de la création d'une nouvelle ligne ferroviaire Genève – Lausanne le long de la route nationale N1 avec l'élargissement de ladite autoroute prévu entre Le Vengeron et Nyon.</p> <p>De plus, elle souhaiterait obtenir une clarification concernant l'avenir des projets de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> voies - prévues le long des lignes ferroviaires existantes et notamment en gare de Rolle.</p> <p>Enfin, si elle prend note avec intérêt de la volonté de créer des « véloroutes », elle souhaiterait que ce point soit précisé afin de cerner plus exactement où ces dernières sont envisagées (le long des lignes ferroviaires actuelles ou le long de la route nationale N1).</p>	<p>A ce stade, les nouveaux axes indiqués dans le plan sectoriel sont des principes et beaucoup de variantes de tracé sont ouvertes.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton demande qu'une coordination soit mise en place entre les porteurs de projets et les instances concernées, en particulier les communes, afin que les éléments mentionnés lors de la consultation publique puissent être pris en compte et traités lors de l'élaboration des projets.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relève qu'il est nécessaire qu'une coordination du développement de la nouvelle double voie Lausanne-Genève soit assurée avec le réseau cyclable régional et la stratégie cantonale de promotion du vélo.</p>
18. Municipalité de la commune de Tolochenaz	<p>La Municipalité, dans sa séance du 28 octobre, a pris connaissance du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, ainsi que les fiches d'objet mises à jour. La commune de Tolochenaz se rallie aux remarques faites par Région Morges.</p>	<p>Se référer aux réponses aux remarques de Région Morges.</p>

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
20. Région Morges	<p>La formulation est probablement en cause, mais des précisions sur l'opportunité de supprimer les voies existantes entre Rolle et Allaman pourraient être demandées. La lecture des éléments peut laisser entendre qu'un tronçon à deux voies subsisterait au niveau de Perroy, ce qui est en contradiction avec la 4<sup>e</sup> voie intégrale projetée entre Lausanne et Genève. Ceci prêterait également l'évolution à long terme de l'offre courte et moyenne distance (RE et RER) sur l'Arc lémanique.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton de Vaud refuse la suppression de tronçon entre Perroy et Allaman.</p>
	<p>Nous insistons également sur l'importance d'intégrer à ces projets les développements du trafic fret en lien avec la ligne du MBC. Les futures gravières du Pied du Jura joueront un rôle stratégique dans l'approvisionnement en matériaux de l'Arc lémanique et des capacités d'insertion sur le réseau national doivent être garanties.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relaie l'importance de tenir compte des développements du trafic de fret en lien avec la ligne du MBC.</p>
21. Région de Nyon	<p>La Région de Nyon a pris connaissance de la mise à jour de la fiche d'objet <i>FO 3.2 Genève – Lausanne</i>. A ce titre, elle salue l'inscription, à titre d'information préalable, du projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne.</p> <p>Cette nouvelle infrastructure revêt en effet une importance majeure pour la résilience du système de transport de l'Ouest lémanique et pour la connexion de l'agglomération du Grand Genève au reste de la Suisse. A ce titre, le principe d'une nouvelle ligne ferroviaire Genève-Lausanne a également été inscrit dans la Vision territoriale transfrontalière 2050, qui servira de socle commun aux futures générations de projets d'agglomération et aux planifications locales.</p>	<p>Le Canton prend acte de ces remarques.</p> <p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relève l'importance de cette nouvelle ligne ferroviaire Genève – Lausanne.</p>
	<p>Pour la Région de Nyon, l'augmentation de la capacité ferroviaire induite par cette infrastructure devrait s'accompagner d'une extension du service du <i>Léman Express</i>. A ce titre, la Région souhaite qu'un prolongement jusqu'à Rolle soit étudié. En parallèle, une réflexion devrait être entamée quant à la réouverture de certaines des haltes fermées en 2004, offrant des perspectives de densification cohérentes avec les objectifs fédéraux de coordination urbanisation-transport.</p>	<p>Le Canton prend acte de ces remarques.</p>
	<p>La fiche d'objet <i>FO 3.2 Genève – Lausanne</i> présente en outre une variante de connexion à la gare de Nyon partiellement souterraine. La Région de Nyon salue cette variante qui permettrait de desservir le cœur de l'agglomération nyonnaise, laquelle accueille aujourd'hui près de 30'000 habitants. Cette connexion devrait toutefois tenir compte des planifications locales et régionales afin de ne pas entraver le développement urbain prévu dans le périmètre compact d'agglomération, ni les futures infrastructures esquissées par la Vision territoriale transfrontalière 2050 (notamment la liaison tangentielle Nyon-Divonne-Gex-Genève). Au surplus, la Région se coordonnera avec la Ville de Nyon. Elle demande en outre à être associée à l'évaluation des variantes.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relève que la variante du raccordement à Nyon par une nouvelle gare dans la région de l'Asse n'est plus étudiée selon les hypothèses de base des CFF pour l'avant-projet Morges-Perroy, les études à quatre voies pour la gare de Nyon et l'étude préliminaire le Vengeron-Pierre Féline. Cette variante doit être supprimée.</p>

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
	<p>Enfin, l'étude en vue de la réalisation d'une véloroute de rang national sur le faisceau Genève- Lausanne est accueillie favorablement. Celle-ci doit être étudiée en coordination avec les stratégies existantes (Réseau cyclable régional, Stratégie cantonale de promotion du vélo, Plan vélo d'agglomération) et desservir les secteurs les plus peuplés du district afin de maximiser l'effet sur le report modal.</p>	<p>Dans sa réponse à la consultation, le Canton relève qu'il est nécessaire qu'une coordination du développement de la nouvelle double voie Lausanne-Genève soit assurée avec le réseau cyclable régional et la stratégie cantonale de promotion du vélo.</p>

## 7 FICHE 3.5 LAUSANNE-FRIBOURG

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
<p>15. Municipalité de la Commune d'Oron</p>	<p>Notre commune est directement concernée par la fiche d'objet 3.5 Lausanne-Fribourg, et en particulier par la correction du tracé Oron-Vauderens. Le remplacement du tracé actuel par un nouveau tronçon de 6,5 km dont un tunnel de 4,5 kilomètres sur cette partie du trajet doit permettre de contribuer à gagner quelques minutes sur le tronçon Lausanne-Fribourg, ceci en complément de l'autre modification proposée dans cette fiche d'objet, soit la nouvelle ligne Avry-Lussy. La Commune d'Oron est donc particulièrement favorable à cette correction de tracé proposée.</p> <p>Le trajet actuel entre Lausanne et Berne est de 69 minutes. Idéalement, et pour permettre des connexions à l'heure avec la Suisse alémanique, ce temps devrait se situer juste en-dessous de 60 minutes. Les deux modifications proposées permettent de gagner déjà 8 minutes.</p>	<p>Le Canton prend acte de ces remarques.</p>
	<p>A propos du trajet Lausanne-Berne, et toujours selon la fiche d'objet 3.5, il est précisé dans les perspectives à long terme l'étude de deux variantes. La variante 1 (p. 88) partirait de Lausanne pour rejoindre Romont en passant par Palézieux-Gare, alors que la variante 2 rejoindrait directement Romont, en évitant Palézieux-Gare.</p> <p>Au moment où la Commune d'Oron travaille en étroite collaboration avec le Canton, les CFF et les TPF pour réaliser le projet d'interface de Palézieux-Gare et permettre ainsi un réel transfert modal pour un important bassin de population, il est évident que la Municipalité privilégiera la variante 1, ceci afin de maintenir des liaisons directes et rapides aussi bien en direction de Lausanne-Genève que de Fribourg-Berne et la partie alémanique du pays pour toute sa population.</p>	<p>Le Canton prend acte de ces remarques. A ce stade, le Canton ne se détermine pas sur les deux variantes proposées.</p>

## 8 FICHE 3.6 REGION DE LA BROYE

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
22. COREB	De manière générale, nous avons passé en revue le document et les éléments qui concernent directement ou indirectement notre Région sont cohérents avec les discussions que nous avons régulièrement avec les CFF et les services de la Mobilité cantonaux.	Le Canton prend acte de ces remarques.

## 9 FICHE 3.7 REGION DU CHABLAIS

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
23. Pro Velo	<p>L'association Pro Velo réitère les remarques qu'elle a formulées en août 2022 lors de la consultation relative au Nouvel établissement vaudois (NEVA). Cette prise de position était en rapport avec le chemin de St-Triphon, axe de mobilité douce longeant la voie CFF dite du Simplon, impacté par ce projet. Elle relevait que ce chemin est un maillon essentiel dans le réseau cyclable chablaisien, qui permet entre autres de relier les pôles urbains de Monthey et Aigle. Pro Velo relevait que les itinéraires de mobilité douce ne devaient pas être péjorés par le projet.</p> <p>Tous les points relevés et les remarques faites sont toujours valables et à prendre en considération. C'est pour cette raison que nous ne les reproduisons pas dans la présente lettre.</p> <p>Nous nous permettons de compléter notre observation par le fait que la commune d'Aigle s'est engagée à modifier le tracé de mobilité douce qui traverse les parcelles concernées par ce projet selon le rapport de la commission chargée de l'étude du préavis municipal n° 2022-16 du 31 octobre 2022 dont copie est jointe à la présente.</p> <p>Nous vous remettons en annexe notre courrier du 14 mars 2023 envoyé à la Municipalité relatif à cet engagement et relevons qu'à ce jour, ni accusé de réception, ni réponse n'ont été apportés.</p> <p>Notre propos figurant dans ce courrier demeure aussi valable et mérite une attention toute particulière.</p> <p>En conclusion, notre association insiste vigoureusement sur le fait que ce cheminement est une voie essentielle pour assurer la continuité du réseau de mobilité douce dans le Chablais, particulièrement pour les déplacements interurbains (voie verte) et qu'en aucun cas son interruption ne se justifie.</p> <p>Pro Velo Chablais réitère sa position consistant à suivre attentivement la suite qui sera donnée à ce projet, particulièrement la mise à l'enquête publique du dossier.</p>	<p>Le Canton prend acte de ces remarques.</p> <p>Il est attentif aux mesures de mobilité douce prévues dans le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération du Chablais.</p>

## 10 FICHE 7.3 REGION D'YVERDON-LES-BAINS

N°	Consultation publique – remarques et observations	Réponses du Canton et prise en compte dans la réponse du Conseil d'Etat
	Pas de remarques.	