

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure rail (SIS)

Adaptations et compléments 2022/1,
09.12.2022

Rapport explicatif



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Office fédéral du développement territorial ARE

Impressum

Editeur

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Office fédéral des transports (OFT), Office fédéral du développement territorial (ARE)

Cartes

SIRKOM Sàrl, Wünnenwil
Cartes reproduites avec l'autorisation de swisstopo © 2022 swisstopo

Traductions et correction

Services linguistiques OFT

Citation

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC:
Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, adaptations et compléments 2022/1, Berne

Distribution

Le rapport peut être téléchargé gratuitement sous www.bav.admin.ch
Version allemande: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2022/1
Version italienne: Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, adattamenti e complementi 2022/1

12.2022

Table des matières

1 Objet et déroulement de la procédure	2
1.1 Point de départ de la planification	2
1.2 Déroulement de la planification	4
2 Pesée des intérêts	5
3 Résultats de la collaboration et de la consultation	6
3.1 Introduction	6
3.2 Propositions dans le cadre de la première consultation sur les adaptations 2022 du SIS	6

1 Objet et déroulement de la procédure

1.1 Point de départ de la planification

Situation initiale

D'après l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire¹, la Confédération établit les bases qui lui permettent d'exercer ses activités ayant des effets sur l'organisation du territoire. Le 12 avril 1995, le Conseil fédéral a mis en vigueur le Plan sectoriel AlpTransit, lequel a été révisé le 30 avril 1996 et le 15 mars 1999.

En septembre 2002, les plans sectoriels Rail/TP et Route ont été mis en consultation simultanément. Au vu des prises de position reçues, le Conseil fédéral a décidé de réunir les plans sectoriels de toutes les infrastructures des transports en un Plan sectoriel des transports supramodal.

Plan sectoriel des transports

Partie Programme et parties Mise en œuvre

Le Plan sectoriel des transports est formé d'une partie stratégique (partie Programme) et des parties Mise en œuvre, spécifiques aux modes de transport. Les parties Mise en œuvre, spécifiques aux modes de transport du Plan sectoriel des transports, ont été progressivement élaborées puis mises à jour.

Afin de répondre aux défis actuels en terme d'environnement et de territoire, mais aussi de mieux intégrer les différentes décisions politiques (PRODES rail, PRODES routes nationales, cofinancement des projets du programme en faveur du trafic d'agglomération), la Confédération a remanié la partie Programme du Plan sectoriel des transports, désormais intitulée « Mobilité et territoire 2050 ». Ce document a été élaboré par l'ARE en collaboration avec les offices du DETEC concernés (OFAC, OFEV, OFROU, OFT). Les cantons, villes et communes ont par ailleurs été consultés. Mobilité et territoire 2050 constitue l'instrument de coordination de la Confédération englobant tous les modes de transport. Cet outil de coordination territorial et environnemental des infrastructures au niveau national comprend une partie Vision ainsi que des principes d'action concrétisés territorialement dans les douze territoires d'action au sens du Projet de territoire Suisse. Mobilité et territoire 2050 définit des principes pour une bonne collaboration entre la Confédération, les cantons, les villes et les communes et pour gérer les conflits entre objectifs. Ce document est entré en force sur décision du Conseil fédéral le 15 octobre 2021.

Partie Mise en œuvre pour l'infrastructure ferroviaire

Le 8 septembre 2010, le DETEC a approuvé le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail (SIS) qui met à jour le Plan sectoriel AlpTransit avec des projets complémentaires issus du message sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (R-LGV)² et du message sur la vue d'ensemble FTP³.

Entre-temps, de nouvelles planifications de projets relevant du plan sectoriel sont parvenues à une maturité suffisante pour donner lieu à une adaptation de leurs fiches d'objet du SIS ou à la création de nouvelles fiches. Les adaptations et compléments 2011 mis en vigueur par le Conseil fédéral le 16 décembre 2011 contiennent un nouveau chapitre 4.10 Alimentation électrique dans la partie conceptionnelle et des adaptations des fiches d'objet 3.1 Région de

¹ RS 700

² FF 2004 3531

³ FF 2007 7217

Berne, 7.1 Rigi et 7.2 Axen/Uri ainsi que de nouvelles fiches d'objet 3.4 Bern - Solothurn et 5.4 Gambarogno.

Le 19 janvier 2011, le Conseil fédéral a décidé d'opposer un contre-projet direct à l'initiative de l'Association Transports et Environnement (ATE) « Pour les transports publics » par le message⁴ portant sur « le règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure du rail, FAIF. Ce contre-projet contient entre autres le Programme de développement stratégique (PRODES), précédemment Rail 2030, qui prévoit le perfectionnement de l'infrastructure ferroviaire. Le message FAIF a été approuvé par le peuple suisse lors de la votation populaire du 9 février 2014. Les adaptations apportées en 2015 au Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail (SIS4) s'articulaient autour de trois priorités: les phénomènes de résonance dans le réseau du courant de traction à 132 kV, la mise à jour de plusieurs chapitres dans la partie conceptionnelle et l'actualisation et le développement des fiches d'objet. Les objets concernant la thématique de la résonance, l'interopérabilité, le rendement énergétique ainsi que la modification de l'état de coordination «en coordination réglée» de 5 objets et la prise en compte de 3 nouveaux projets ont été mis en vigueur par le Conseil fédéral le 4 décembre 2015.

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail a été une nouvelle fois mis à jour en 2018 (SIS 5). Ces modifications se sont articulées autour de trois axes: l'intégration du réseau électrique stratégique 2030 des CFF ainsi que la priorisation des zones de conflits pour l'utilisation de câbles dans le cadre de la problématique de la résonance, la mise à jour de plusieurs chapitres dans la partie conceptionnelle et l'actualisation des fiches d'objet. Le Conseil fédéral a approuvé les adaptations 2018 le 7 décembre 2018.

Enfin, la dernière adaptation du SIS (SIS 6) a été validée par le Conseil fédéral le 26 janvier 2021 et porté sur la prise en compte des projets issus du message PRODES EA 2035 ayant des effets considérables sur le territoire et l'environnement, ainsi que la dernière révision de la partie Programme du Plan sectoriel des transports

La Confédération, par l'intermédiaire du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail,

- informe l'opinion publique des objectifs, des principes et des priorités de la Confédération dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire ;
- coordonne les projets d'infrastructure du rail avec d'autres modes de transport et avec le développement territorial visé ;
- fixe la marche à suivre dans la planification de l'infrastructure ferroviaire au niveau fédéral et
- fournit des indications d'objet spatiales en donnant des instructions de coordination pour l'infrastructure ferroviaire.

Adaptations 2022

Les adaptations 2022 du SIS constituent une adaptation mineure qui porte sur l'intégration de 3 ateliers dans les cantons de Berne et Vaud: Bätterkinden, Oberburg et NEVA. Des rapports explicatifs pour le choix des emplacements ainsi que des fiches d'objet ont été élaborés pour ces trois objets. Les travaux du SIS 6.1 ne prévoient pas de modification de la partie conceptuelle du SIS et d'autres fiches d'objets mais seulement une adaptation des objets suivants :

1. Intégration du dépôt RBS-Bätterkinden dans le SIS étant donné le dépassement du seuil initial de 5ha de surface d'assolement du projet déposé en PAP et qui nécessite ainsi une entrée dans le SIS (FO 4.2).
2. Intégration de l'atelier BLS-Oberburg dans le SIS et suppression de celui de BLS-Chlforst Nord suite à la décision du BLS de développer ce nouvel emplacement et d'ar-

⁴ FF 2012 1371

rêter les planifications à Chliforst Nord. L'atelier de BLS-Oberburg représente une alternative acceptable au niveau de l'aménagement du territoire et de l'environnement (FO 4.1 et 4.6)

3. Intégration du projet NEVA (Nouvel établissement Vaudois) avec le maintien des activités sur le site d'Yverdon-les-Bains et la création d'un site à Aigle (FO 3.7 et 7.3).

Autres parties Mise en œuvre

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure aéronautique, a été mis en vigueur le 18 octobre 2000. Depuis, en 2002, dix-huit séries de fiches d'objet ont été adoptées. Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, a été mis en vigueur le 4 décembre 2015. La partie Route a été approuvée le 27 juin 2018. Elle est actuellement en cours de révision.

1.2

Déroulement de la planification

Déroulement de la planification matérielle

Les travaux des adaptations 2022 du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, ont commencé en décembre 2021. L'objectif principal de ces travaux concerne l'intégration des 3 ateliers dans le SIS en élaborant une analyse de variantes pour chaque emplacement..

Première et deuxième consultation sur les adaptations 2022

Lors de la procédure de consultation des cantons de Berne et Vaud selon l'article 19 OAT, qui a eu lieu du 4 juillet au 20 septembre 2022, les cantons ont pu se prononcer sur les adaptations 2022 du SIS. Les prises de position ont été traitées dans leur intégralité et un rapport explicatif a été rédigé. Par ailleurs, les cantons n'ont souligné aucune divergence avec leur planification directrice cantonale et ont donc décidé de renoncer à une deuxième consultation.

Coordination au sein de la Confédération

L'Office fédéral des transports a élaboré le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, avec le concours de l'ARE. Les services fédéraux réunis au sein de la Conférence de la Confédération pour l'organisation du territoire ont été consultés. Aucune divergence n'a été soulignée lors de la première consultation.

Collaboration avec les cantons et les entreprises de transport

Les travaux pour les adaptations 2022 du SIS ont débuté en décembre 2021. Des groupes de travail pour ces trois projets ont été mis en place avec les offices, cantons et entreprises de transport concernées de janvier à mai 2022. La coordination étroite avec ces partenaires a ainsi permis de réaliser une analyse de variantes pour chaque emplacement des ateliers qui a été inscrite dans un rapport explicatif en complément des nouvelles fiches d'objet.

Première consultation sur les adaptations 2022 du SIS

La première consultation des cantons selon l'art.19 OAT s'est déroulée du 4 juillet au 30 septembre 2022. Les cantons ont été invités à ouvrir la consultation aux services cantonaux, régionaux et communaux ainsi que d'assurer l'information et la participation de la population. Cette consultation n'a montré aucune divergence entre les objets du SIS 6.1 et les cantons.

2 **Pesée des intérêts**

Une pesée des intérêts spécifique au projet s'est déroulée entre les différents niveaux de planification. Elle est présentée dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, dans les motivations des principes (pour la partie conceptionnelle) et dans chacun des projets (pour les fiches d'objet).

3 Résultats de la collaboration et de la consultation

3.1 Introduction

Remarques préliminaires

La partie Infrastructure rail du Plan sectoriel des transports prend en compte, dans le cadre de la consultation selon l'article 19 OAT, les intérêts fondamentaux des cantons et de la population en ce qui concerne le contenu du plan sectoriel.

Les plans directeurs cantonaux adoptés par le Conseil fédéral lient la Confédération en ce qui concerne la coordination des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire. Les objectifs, principes et priorités de la partie Infrastructure rail sont compatibles avec les contenus correspondants de tous les plans directeurs cantonaux.

Les autres contenus de plans directeurs ou de projets d'agglomération ainsi que les revendications des services spécialisés cantonaux émises dans le cadre de la collaboration à la partie Programme du Plan sectoriel des transports ont pu être pris en compte partiellement.

3.2 Propositions dans le cadre de la première consultation sur les adaptations 2022 du SIS

Prises de position reçues

Les cantons de Berne et Vaud ont remis une prise de position à l'OFT dans le cadre de la consultation. Deux associations et une personne privée ont également envoyé leur prise de position directement à l'OFT. Les tableaux ci-après montrent comment les requêtes des public ont été prises en compte.

Propositions générales

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
Les cantons de Vaud et Berne sont d'accord avec le contenu des fiches d'objets du SIS 6.1, le choix des emplacements des projets et ne constatent pas de divergences avec leur planification directrice cantonale.	BE, VD	L'OFT en prend connaissance et remercie les cantons pour la collaboration.
Les cantons constatent que les projets proposés sont conformes avec leur plans directeurs cantonaux et renoncent à une deuxième consultation selon art.20 OAT.	BE, VD	L'OFT les remercie et ne réalisera pas de 2 ^{ème} consultation des cantons. Si de nouvelles modifications majeures devaient apparaître, l'OFT informera les cantons sur la possibilité de faire une deuxième consultation selon art. 20 OAT.
Des cantons et acteurs proposent de préciser le contenu de certaines fiches d'objet ou d'ajouter des compléments textuels.	BE, VD	Les précisions et adaptations d'ordre rédactionnel sont reprises dans leur ensemble.

<p>Le canton demande que les porteurs du projet se coordonnent avec les communes et les autres instances concernées lors de la planification ultérieure du projet. Cela est particulièrement nécessaire afin que les développements des projets d'Aigle et d'Yverdon-les-Bains prennent en compte les intérêts du paysage, de la nature, de l'aménagement du territoire, de l'archéologie, des eaux souterraines et des SDA. Concernant une utilisation supplémentaire des SDA pour le site de la Poissine, cette dernière doit être en conformité avec le cadre légal existant.</p>	<p>VD</p>	<p>L'OFT prend connaissance de ces remarques et les transmet à l'entreprise concernée pour la suite du projet.</p>
<p>Eine Vereinigung beantragt einerseits die Nichtberücksichtigung des Vorhabens im SIS und bedauert, dass die Variantenanalyse zur Auswahl eines Standorts keine andere Methodik bereitstellt. Andererseits unterstreicht sie die signifikanten Auswirkungen, die durch den Bau an diesem Standort auf die Anwohnerinnen und Anwohner entstehen.</p>	<p>IG Bätterkinden</p>	<p>Das BAV nimmt von der Stellungnahme Kenntnis und informiert darüber, dass die Variantenanalyse mit den aktuellen Projektdaten und einer besseren Beschreibung der Auswirkungen im Vergleich zu derjenigen, die bei der Aufnahme des Vorhabens in den Richtplan des Kantons Bern erstellt wurde, nachgeführt wurde. Andererseits weist das BAV die Vereinigung darauf hin, dass der Sachplan für die Behörden verbindlich ist und Private im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Einsprachen gegen die Vorhaben erheben können.</p>

Remarques transmises des cantons concernant la participation des communes et de la population

Lors de l'ouverture de la consultation des cantons de Berne et Vaud, la Confédération a également demandé aux cantons d'ouvrir la consultation aux communes, à la population et aux milieux concernés conformément à l'art. 19 OAT. Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.

D'autre part, l'OFT informe que la procédure SIS est liante entre les autorités, ainsi, les oppositions de particuliers ne peuvent pas être traitées dans le cadre du SIS mais pourront être traitées dans le cadre de la procédure d'approbation des plans (PAP) qui est la procédure adéquate pour ce type de demandes.

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
<p>Une organisation propose de tenir compte des pistes cyclables existantes dans la région du Chablais lors de la planification détaillée de site.</p>	<p>Pro Velo</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les</p>

		prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.
Une personne privée touchée par le projet sur le site d'Aigle demande de prendre en considération les impacts du projet en proposant des mesures d'assainissement des nuisances du projet et une compensation.	Privée	Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.
<p>Nous confirmons notre grand intérêt pour que le projet de nouveau centre d'entretien dédié à la maintenance légère du matériel roulant puisse se développer sur notre territoire.</p> <p>Le Site de St-Triphon nous semble effectivement être le plus approprié pour accueillir une telle activité ; sa proximité avec le rail, et plus particulièrement la ligne du Simplon, la disponibilité du terrain actuellement en zone d'activité, ainsi que la possibilité d'étendre ultérieurement l'activité si besoin, sont des avantages certains. L'évaluation du rapport de l'OFT nous semble ainsi cohérente et nous rejoignons les conclusions de celui-ci.</p>	Aigle	Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.
<p>La Commune d'Aigle souhaite néanmoins attirer l'attention des autorités et des CFF sur certains points de vigilance pour que ce projet puisse se développer dans les meilleures conditions.</p> <p>En premier lieu, rappelons que dans le cadre de la mise en place du système de gestions des zones d'activité (ci-après SGZA), il était initialement prévu de dézoner la parcelle concernée pour la mettre en zone agricole spéciale. Ce dézonage se justifiait pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'accès à ce site est mauvais et d'importants investissements sont nécessaires pour réali-ser les équipements ; • La zone n'est pas desservie par les transports publics ; • Cette zone d'activité est isolée et n'a pas de synergie avec d'autres sites d'activité ; Ce site est entouré de zones agricoles et de SDA. 	Aigle	Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.
La Commune d'Aigle est en pleine révision de son plan d'affectation communal. Dans ce cadre, et compte	Aigle	Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises

<p>tenu du projet des CFF, la Commune souhaite maintenir cette zone en dehors du SGZA mais permettre à cette activité de se développer en colloquant cette parcelle en zone ferroviaire. Cela éviterait que d'autres activités puissent s'implanter dans le cas où ce projet ne se réaliserait pas.</p> <p>La zone ferroviaire nous semble dès lors adaptée à cette activité intrinsèquement liée à l'infrastructure nécessaire aux CFF. Si nous devons garder ce secteur en zone d'activité, nous souhaitons que cela ne pèse pas notre bilan en zone d'activité.</p> <p>Nous comptons donc sur le soutien du Canton afin de nous accompagner sur les questions d'affectation et trouver ensemble la solution adéquate.</p>		<p>concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Comme mentionné dans le rapport explicatif de l'OFT, l'impact paysager d'un tel projet sur un site agricole et peu bâti pourrait être dommageable. Pour pallier cet inconvénient, la Commune veillera à la qualité du projet afin d'assurer une bonne intégration paysagère de celui-ci. Les aspects d'accessibilité et de mobilité doivent également faire l'objet d'une attention particulière.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Une coordination entre le Canton, les CFF et la Commune est donc primordiale pour que toutes les contraintes du site soient identifiées en amont et que des solutions adaptées puissent être trouvées.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>La Commune d'Aigle réitère son enthousiasme pour accueillir sur son territoire le nouveau centre d'entretien dédié à la maintenance légère du matériel roulant.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>La Commune sera attentive à ce que ce projet soit exemplaire sur le plan environnemental, sur les aspects de mobilité et d'accessibilité du site, ainsi que sur les aspects d'intégration paysagère.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>La commune souhaite des engagements concrets en amont de la mise à l'enquête concernant les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interdiction du transit poids lourds entre la sortie autoroutière de Vaumarcus 	<p>Onnens</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les</p>

<p>et le rond-point Champs du Port à Bonvillars.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantation/construction d'une structure d'atténuation sonore (végétale et/ou artificielle) le long de la voie de manœuvre et d'accès située au sud-est de la zone résidentielle sud de la commune d'Onnens. • Etude de l'utilisation de la zone et gare de formation comme fin de ligne et extension du réseau Mobilis et/ou réseau neuchâtelois jusqu'à Onnens dans le cadre de l'extension des capacités P&R aux abords des interfaces des routes nationales. • Intégration et financement piste cyclable au sud des voies CFF entre Onnens et La Poissine (inclus). • Maintien du cheminement pédestre au sud des voies CFF entre Onnens et La Poissine Grandson. • Création d'une bande forestière de protection paysagère au nord-ouest de la gare de formation (principe similaire à celui au nord-ouest du site Champ du Port). • Estimation du trafic futur sur les Echatelards et le site de la Poissine (Cand-Landi) et, éventuellement, création d'une nouvelle route d'accès. 		<p>prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>La Commune de Grandson, le Comité de Direction (CODIR) et la Commission de classification (CCL) du Syndicat d'améliorations foncières (SAF) de La Poissine ont la volonté d'aller de l'avant dans le développement du site stratégique de développement d'activités « Arnon-Poissine ». Il est rappelé que les projets de plan d'affectation La Poissine et de travaux collectifs ont été mis à l'enquête publique au début de l'année 2021.</p>	<p>Grandson</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Toutefois, un certain nombre de faits nouveaux remettent en question le projet de développement, notamment l'implantation des CFF dans le secteur de Bonvillars (rive gauche de l'Arnon) qui mobilisera des surfaces importantes qui auraient pu être utiles pour d'autres projets de développement du secteur.</p> <p>Dès lors qu'une partie des terrains industriels de Bonvillars doit être cédée</p>	<p>Grandson</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>

<p>aux CFF, les projets d'extension d'entreprises en place sur ces terrains devront impérativement être relocalisés sur le site de La Poissine (rive droite de l'Arnon). Seul, un plan d'affectation, permettant de légaliser d'emblée les deux étapes, pour un total de 14.5 hectares, offrirait une perspective en ce sens.</p>		
<p>Nous demandons que les offices fédéraux, notamment l'Office fédéral du développement territorial (ARE), autorisent l'emprise des SDA dans le cadre de l'approbation du PAC, correspondant aux surfaces allouées au projet des CFF.</p>	Grandson	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Les deux adaptations du plan sectoriel portant d'une part sur l'utilisation des ateliers CFF d'Yverdon-les-Bains pour l'entretien lourd des rames ferroviaires et d'autre part sur la création d'une gare de formation sur le site d'Onnens-Bonvillars sont des atouts pour le développement de la Ville d'Yverdon-les-Bains et son agglomération.</p>	Yverdon-les-Bains	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Après analyse des différentes modifications, en coordination avec les Services de l'urbanisme et de la mobilité, ainsi que le Bureau d'agglomération AggloY, il a été relevé que toute procédure impactant le futur quartier de l'Ancien-Stand, situé à l'Est des ateliers CFF, doit être coordonnée le plus en amont possible avec la Ville d'Yverdon-les-Bains, par son Service de l'urbanisme. Ainsi, il sera possible de coordonner les projets et de minimiser les impacts sur la qualité de vie des futurs résidents.</p>	Yverdon-les-Bains	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Tendant compte de ce qui précède, la Municipalité salue les adaptations et compléments 2022 du Plan sectoriel des transports, en particulier concernant l'entretien lourd du matériel roulant sur le site d'Yverdon-les Bains. Elle se réjouit par ailleurs qu'une solution ait été trouvée pour l'entretien léger dans le Chablais.</p>	Yverdon-les-Bains	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Die Regionalkonferenz Emmental stimmt dem Vorhaben zu und erwartet, dass in der weiteren Fortschreibung des Projektes insbesondere eine enge Koordination mit dem Projekt «emmentalwärts» stattfindet.</p>	Regionalkonferenz Emmental	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>

<p>Die Gemeinde Oberburg und die Stadt Burgdorf stimmen dem Vorhaben zu und verweisen darauf, dass eine enge Koordination mit dem Projekt «emmentalwärts» erfolgen muss, damit dieses Vorhaben wie angedacht ausgeführt werden kann. Die Erschliessung des Areals muss in Abstimmung mit der örtlichen Verkehrssituation erfolgen: Dabei sind sämtliche Bahnübergänge von Burgdorf bis Oberburg zu berücksichtigen (Lochbachstrasse, Burgergasse, Spital, Steinhof, Bernstrasse und Meiefeld). Die Auswirkungen der Schliessung der Barrieren auf die Bahnübergänge sind detailliert aufzuzeigen und zu minimieren. Ansonsten werden negative Auswirkungen aufgrund erhöhter Frequenz von Leerfahrten auf der Schiene und längerer Schrankenschliesszeiten für den Strassenverkehr befürchtet.</p>	<p>Gemeinde Oberburg, Stadt Burgdorf</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Die Stadt Burgdorf führt aus, dass sich das Vorhaben auf das nun festgelegte Gebiet zu beschränken hat und nicht erweitert werden darf (beispielsweise für den Ersatz der bestehenden Schrebergärten). Zu Kapitel 4.1 (Vorhaben und Situation) des Erläuterungsberichtes hält die Stadt Burgdorf fest, dass neben der baulichen Erweiterung der neuen Anlage auch der Zugang der Öffentlichkeit und die Schaffung von Naturwerten als Ergänzung zum nationalen Schutzgebiet als Ersatz für die Beeinträchtigungen sicherzustellen ist. Zu Kapitel 4.2 (Grundzüge des Projektes) hält die Stadt Burgdorf fest, dass aufgrund der verkehrlichen und räumlichen Situation die Erschliessung über die Lochbachstrasse nicht ideal ist und regt an, bei den weiteren Schritten die Prüfung der Erschliessung über den Geissrüttliweg miteinzubeziehen.</p>	<p>Stadt Burgdorf</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Die Gemeinde Oberburg verweist zu Kapitel 6 (betroffene, raumwirksame Interessen) darauf, dass der Anschluss zum Oberburger Schachen (Unterführung zum Radweg/Verbindung von Oberburg) im Projekt prioritär zu behandeln ist und die Fertigstellung der Netzlücke des Radweges «Oberburg – Hasle b.B» so</p>	<p>Gemeinde Oberburg</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>

<p>zeitnah wie möglich erfolgen muss: Hier dürfen sich durch das Vorhaben der BLS keine Verzögerungen ergeben. Diese Forderung wird auch vom Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Bern, gestellt.</p>		
<p>Zu Kapitel 6.1.3 (armasuisse): Das bestehende Anschlussgleis, welches zur Logistikinfrastruktur der armasuisse führt, ist in die Überlegungen miteinzubeziehen.</p>	armasuisse	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.2 (Auswirkungen auf die Umwelt): Aus Sicht der Abteilung KUNE und der kantonalen Fachstelle für Immissionsschutz des Amtes für Umwelt und Energie ist der Erläuterungsbericht gut nachvollziehbar und deckt die relevanten Umweltthemen prinzipiell ab. Die gemäss Tabelle 1 auf Seite 13 als «gering» bezeichneten Auswirkungen auf Flora, Fauna und Lebensräume werden nicht geteilt: Neben dem Auen-, bzw. Naturschutzgebiet Oberburger Schachen befinden sich im Umkreis noch weitere Lebensräume, die zu beachten sein werden. Das Thema «Licht» wird gemäss Tabelle 1 zwar als Umwelteinfluss aufgeführt, im nachfolgenden Text aber nicht erläutert. Diesem Thema muss bei der weiteren Planung die gebührende Beachtung geschenkt werden (Arbeit in Randstunden und Aussenbeleuchtung). Im Rahmen der UVP sind auch konkrete Aussagen zum Strassenverkehr und dessen Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm, Licht) zu machen. Dies berücksichtigt auch die Massnahmen V2/V3 (lokale Belastbarkeiten) des Massnahmenplans zur Luftreinhaltung. Das in Kapitel 6.10.1 erwähnte Verkehrsgutachten sollte diesen Aspekten genügend Rechnung tragen. Zudem wird festgestellt, dass die Themen «Klima und Energie» weder in der Relevanz-tabelle noch im Text ausgeführt werden. Das BAV wird gebeten, rechtzeitig vor Start der UVP-Voruntersuchung Kontakt mit dem zuständigen Amt für Umwelt und Energie (AUE) aufzunehmen.</p>	BE	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.3 (Schutz Kulturland und FFF): Die Ausführungen betreffend Fruchtfolgeflächen im Erläuterungsbericht sind zutreffend, wenn auch in Bezug auf den Standortnachweis sehr kurz gehalten.</p>	BE	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren</p>

<p>Mit den Verweisen im Erläuterungsbericht auf die langjährige Vorgeschichte rund um die Standortevaluation der BLS-Werkstätte Chliforst Nord und die dazu erbrachte - und seitens Kanton akzeptierte - umfassende Interessenabwägung sowie Prüfung von Alternativen in Bezug auf den Standortnachweis gilt dieser als erfüllt. Vorbehalten bleibt eine positive Beurteilung allfälliger Kompensationsflächen FFF im Falle einer Kompensationspflicht gemäss Sachplan FFF.</p>		<p>Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.4 (Schutz des Waldes): Das AWN weist darauf hin, dass in den Abbildungen 4-1 und 4-2 im nordöstlichen Teil zwischen Lombachstrasse und Gartenanlage eine Waldzunge tangiert ist. Dies steht im Widerspruch zu den in Kapitel 4.2 des Erläuterungsberichtes aufgeführten 0.0 ha beanspruchten Waldflächen. Im weiteren Verfahren ist abzuklären, wie viel Waldfläche tatsächlich beansprucht wird. Dabei ist die indirekt tangierte Waldfläche (Berücksichtigung des Waldabstandes) zu berücksichtigen. Dies insbesondere aufgrund der Tatsache, dass der Wald Teil des Naturschutzgebietes Oberburger Schachen (Auengebiet von nationaler Bedeutung) ist. Zudem wird darauf hingewiesen, dass nach dem Bundesgesetz über den Wald WaG; SR 921.0, Art. 17 Abs. 1 Bauten und Anlagen in Waldesnähe nur zulässig sind, wenn sie die Erhaltung, Pflege und Nutzung des Waldes nicht beeinträchtigen. Im Kanton Bern gilt gemäss kantonalem Waldgesetz KWaG ein Waldabstand von mindestens 30 m (Art. 25 Abs. 1). Die Ausnahmen sind in der kantonalen Waldverordnung geregelt (Art. 34 KWaV) und bedürfen einer Bewilligung der zuständigen Behörde (Art. 16 Abs. 2 WaG). Dies gilt auch für die in Kapitel 6.11 (Auswirkungen auf bestehende Nutzungen) aufgeführten Überlegungen zu möglichen Ersatzflächen für die Schrebergärten entlang des Waldrandes.</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.5 (Landschafts- und Ortsbildschutz): Die Auswirkungen auf den Landschafts- und Ortsbildschutz (inkl. Lichtimmissionen) sind aus Sicht des Kantons nicht «gering» (vgl. Tabelle auf</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren</p>

<p>Seite 13 des Erläuterungsberichts), sondern relevant. Die vorgesehenen Massnahmen (qualitätssicherndes Verfahren zur Herleitung einer geeigneten Gestaltung und eines guten Übergangs vom Siedlungsraum in die offene Landschaft) werden deshalb sehr begrüsst. Die Stadt Burgdorf verweist darauf, dass als Bindeglied zwischen dem Wald mit Naturschutzgebiet und dem Vorhaben der nördliche unbebaute Teil der Anlage eine besondere Stellung als Naturraum einnimmt. Dieser Teil der Anlage muss – neben Nutzungsmöglichkeiten für die Bevölkerung – als ökologischer Ausgleich für den baulichen Eingriff verstanden und beplant werden. Das Vorhaben wird auch von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz unterstützt.</p>		<p>Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.6 (Gewässerschutz): Das Amt für Wasser und Abfall (AWA) verweist darauf, dass gestützt auf die Grundwasserkarte des Kantons Bern von einem Grundwasserspiegel auszugehen ist, der eher bei ca. 2 m (anstatt wie im Erläuterungsbericht beschrieben zw. 2.4 und 4 Metern) unter Terrain liegt. Der Höchstwasserspiegel kann einen noch kleineren Flur-abstand aufweisen. Bei den für eine Ausnahmegewilligung erforderlichen Nachweise sind u.a. die Interessen für oder gegen einen Einbau unter den mittleren Grundwasserspiegel aufzuzeigen. Dazu verweist das AWA in Bezug auf den Gewässerschutzbereich Au auf das Bundesgerichtsurteil 1C_460/2020 vom 30. März 2021 und darauf, dass eine Ausnahmegewilligung nur erteilt werden kann, sofern ein Bauvorhaben hinsichtlich Grundwasserschutz optimiert wird.</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.7 (Naturschutz): Die Abteilung Naturförderung (ANF) des Amtes für Landwirtschaft und Natur (LANAT) weist darauf hin, dass im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte auf Nutzungsplanstufe die Grundlagendaten zu Flora, Fauna und Lebensräume im Detail erhoben werden müssen. Der Standort grenzt an das nationale Auenschutzgebiet, respektive an das kantonale Naturschutzgebiet «Oberburger Schachen» an. Daher ist die Einschätzung der «geringen» Auswirkung</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>

<p>gemäss Tabelle 1 auf Seite 13 nicht nachvollziehbar. Generell sind die Ausführungen im Erläuterungsbericht in den Bereichen Flora, Fauna und Lebensräume sehr rudimentär. Insbesondere fehlen konkrete Aussagen zu den Auswirkungen der zukünftigen Nutzung auf bestehende Naturwerte. Bei den weiteren Schritten und der Projektplanung ist das ANF fachgerecht miteinzubeziehen. Das Jagdinspektorat des Kantons Bern weist zusätzlich darauf hin, dass im Oberburger Schachen Biber mit den entsprechenden Aktivitäten leben. Dies ist bei der Projektentwicklung zwingend zu berücksichtigen.</p>		
<p>Zu Kapitel 6.8 (Schutz vor Naturgefahren): Das kantonale Tiefbauamt weist darauf hin, dass die Ausführungen zum Umgang mit Naturgefahren - namentlich Hochwasser - zu wenig präzise sind. Zu berücksichtigen ist: Das Vorhaben kommt gemäss Gefahrenkarte Burgdorf im blauen (mittlere Gefährdung) und gelben (geringe Gefährdung) Gefahrengebiet zu liegen und wird aufgrund der Nutzung als «sensibel» im Sinne von Art. 6 Abs. BauG des Kantons Bern beurteilt. Somit ist auch in der gelben Gefahrenzone sicherzustellen, dass Menschen und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind. Gefährdung besteht auf Grund von Überflutung/Hochwasser durch Emme und Biembach mit seinen Seitengräben sowie durch Rückstau der Emme bei der Lochbachbrücke. Aufgrund der mangelnden Durchflusskapazität bei der Lochbachbrücke drängen sich bauliche Massnahmen auf, weil infolge Rückstaus der Emme die Gefahr eines Dammbrochs auf Höhe der vorgesehenen BLS-Werkstätte besteht. Bezüglich Biembach ist bei einem 300-jährlichen Ereignis damit zu rechnen, dass Wasser nach Nord-Osten über die Bahngleise in den Bereich der BLS-Werkstätte gelangt. Im Rahmen der Projektierung sind die Armasuisse (Werkzeugtümerin Lochbachbrücke) und der Schwellenverband Emme II. Sektion frühzeitig einzubeziehen und entsprechende Objektschutzmassnahmen zu prüfen.</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>

3.3

Propositions dans le cadre de la deuxième consultation sur les adaptations 2022 du SIS

Prises de position reçues

Les cantons de Berne et Vaud ont examiné les éventuelles contradictions avec leurs plans directeurs cantonaux lors de la première consultation et ne signalent aucune divergence avec leurs plans directeurs cantonaux. Ils renoncent à une deuxième consultation selon art.20 OAT.

Annexe 1

Liste des participants à la première consultation sur les adaptations 2021 du SIS

Cantons

BE Berne VD Vaud

Organisations et associations

Personnes privées :

- Mme et M. Dupertuis

Organisation:

- Pro Velo Chablais
- Regionalkonferenz Emmental
- IG Bätterkinden

Communes:

- Stadt Burgdorf
- Gemeinde Oberburg
- Commune d'Aigle
- Communed'Onnens
- Commune de Grandson
- Commune d'Yverdon-les-Bains