



Genève, le 26 juin 2019

Le Conseil d'Etat

3090-2019

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais Fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises - ouverture de la procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur la Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises.

Comme nous vous l'avons d'ores et déjà évoqué parallèlement dans notre réponse concernant votre consultation sur l'élaboration du plan fédéral sectoriel des transports – partie Transport souterrain de marchandises, le transport de marchandises et la logistique urbaine constituent des sujets stratégiques pour notre Canton, et le transport souterrain, objet de cette consultation, pourrait devenir dans le futur une véritable alternative aux modes de transport traditionnels.

Conformément à votre demande, nous vous transmettons, en annexe, notre prise de position sur le projet de loi ainsi que le rapport explicatif y relatif, et vous remercions pour la prise en considération de nos remarques.

En vous souhaitant une bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

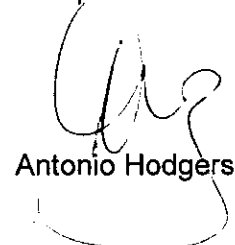
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

Le président :



Antonio Hodgers

Annexe mentionnée

Consultation fédérale sur la Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)

Annexe à la prise de position du canton de Genève : réponse aux questions relatives à la LTSM

1. *Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?*

Le Canton est très attentif à la venue de nouvelles alternatives dans le domaine du transport de marchandises comme le projet de transport souterrain. Malgré l'existence d'infrastructures ferroviaires de qualité, la disponibilité en terme de sillons ne permet néanmoins pas un développement suffisant pour concurrencer le transport de marchandises par route. Or, le contexte genevois en matière de mobilité se caractérise par une volonté d'améliorer l'approvisionnement et les activités en général des professionnels du transport, tout en souhaitant favoriser aussi les déplacements des particuliers dans le cadre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), qui vise notamment à pacifier les secteurs centraux en terme de circulation en favorisant les transports publics et la mobilité douce.

Les réseaux de voirie n'étant pas extensibles, et de surcroît étant les mêmes pour les véhicules privés et pour les professionnels, des arbitrages et des priorisations sont donc nécessaires.

Aussi l'introduction d'un nouveau concept, le transport souterrain de marchandises, est-il vu comme un moyen d'alléger les réseaux de surface, tout en ne péjorant pas l'approvisionnement de notre canton, source de vitalité économique. Il est aussi la promesse d'un transport plus durable, ce qui va dans le sens des engagements pris par Genève à travers son plan directeur cantonal et les stratégies qui l'accompagnent dans le domaine environnemental.

Le projet cargo sous terrain est donc un nouveau concept de logistique urbaine. L'acheminement des marchandises à l'aide d'un tunnel, de puits et de hubs en surface pour réceptionner les colis et palettes, viendrait en complémentarité des modes de transport traditionnels.

2. *Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et ainsi qu'il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations, ni plans cantonaux ?*

Le Canton estime qu'il est nécessaire de combler le vide juridique existant en matière de transport souterrain de marchandises et qu'une telle installation soit soumise à l'approbation de la Confédération. En effet, il s'agit bien de créer un réseau souterrain couvrant l'ensemble de la Suisse, et nécessitant une vision d'ensemble pour éviter des discontinuités territoriales qui pourraient péjorer son efficacité. La Confédération en est ainsi garante.

Cependant, s'agissant du libellé « installation » figurant à l'alinéa 1 de l'article 10 « Approbation des plans », il conviendrait de préciser si les installations faisant l'objet de l'approbation fédérale concernent uniquement les parties souterraines à proprement parler ou si elles incluent aussi celles en surface (les hubs).

3. *Etes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la confédération et mise à profit du cadre légal actuel ? (ch. 4.1.1) ?*

S'agissant de la procédure relative au plan sectoriel, il est indiqué que les cantons doivent prévoir les installations dans leur plan directeur cantonal. L'article 6 alinéa 3 mentionne un

délai qui peut être fixé aux cantons, sans en préciser la durée. S'agissant du Canton de Genève, il convient de rappeler que le plan directeur cantonal 2030 a fait l'objet d'une première mise à jour validée par le Conseil d'Etat le 5 septembre 2018 et adoptée par le Grand Conseil le 10 avril 2019. Aucune installation relative au transport souterrain de marchandises n'y figure, thématique encore à l'état embryonnaire.

L'article 16 « Consultation, publication et mise à l'enquête » prévoit quant à lui une transmission aux cantons concernés avec un délai de 5 mois pour se prononcer. Ce délai paraît court eu égard aux enjeux.

Enfin l'absence de financement par la Confédération dans le projet de transport souterrain de marchandises a été bien relevé. Celui-ci étant à l'initiative d'un groupement privé (Cargo Sous Terrain, soit ci-après CST), intégrant dans son business model autant la réalisation des infrastructures que leur exploitation. S'agissant des prix qui seront pratiqués par l'exploitant (unique à ce jour) envers les entreprises clientes du futur service pour le transport de leurs marchandises, le Canton note que la commission des chemins de fer (railcom) pourra intervenir sur le calcul du prix en cas de litige (article 4). En effet l'existence d'un groupement privé unique laisse à penser qu'il sera potentiellement en situation de monopole, et qu'un contrôle des instances fédérales pourrait constituer un outil de régulation utile.

4. *Approuvez-vous la solution proposée (chap.4.1) ? plus particulièrement :*

a. *Êtes-vous d'accord avec l'idée de portée générale ?*

Le projet transmis initie une Loi de portée générale et non conçue pour l'association CST en tant que telle, ce qui est une bonne chose. Elle permettra d'éviter la multiplicité des réseaux de transport souterrain de marchandises en offrant un cadre légal n'existant pas à ce jour. Ainsi en terme d'infrastructure, ce projet est en effet pertinent.

Cependant, elle offre un cadre limité s'agissant des conditions d'exploitation, limitant potentiellement l'ouverture à la concurrence.

b. *Êtes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?*

Les périmètres et la planification des corridors incombent en effet à la Confédération pour des raisons déjà évoquées de continuité des réseaux, mais aussi d'aménagement du territoire à l'échelle nationale.

Il est cependant indispensable que les cantons disposent de la latitude nécessaire pour positionner les installations en surface et définir les tracés souterrains, (à l'intérieur du corridor défini par la Confédération). La localisation et l'intégration de futurs hubs doivent être compatibles avec les projets de développement. Pour exemple, Genève pourrait potentiellement compter deux hubs, eu égard à leur raccordement au rail, soit dans les secteurs de la Praille et de la zone industrielle de Meyrin-Satigny-Vernier. L'articulation de ces hubs avec les territoires est du ressort cantonal.

c. *Êtes-vous d'accord que la Confédération approuve seulement les installations de transport souterrain de marchandises et l'accès qui y est raccordé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et que les autres compétences (comme la desserte des transports) demeurent du ressort des cantons/communes ?*

Il semble en effet judicieux de laisser ces autres prérogatives aux cantons/communes.

- d. *Estimez-vous nécessaire que l'autorité d'approbation puisse exiger d'éventuelles suretés par rapport à un démantèlement ?*

Il conviendrait en effet d'obtenir à cet égard davantage de garantie vis-à-vis du groupement CST en charge de cette infrastructure.

5. *Avez-vous d'autres remarques par rapport au projet mis en consultation ?*

Non.

- a. *Avez-vous des remarques par rapport à d'autres contenus du projet ?*

L'article 34 relatif à l'«obligation d'annoncer et de collaborer» prévoit de la part de l'entreprise, tant au moment de la construction de l'infrastructure que de l'exploitation du service, une annonce à l'OFT s'agissant d'incidents particuliers. Il conviendrait d'ajouter qu'en pareil cas, cette information soit aussi donnée au canton concerné.

- b. *A votre avis, existe-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte ?*

La question de la priorisation des tronçons n'est pas abordée dans les différents documents remis pour la consultation. En effet, le réseau souterrain prévoyant de couvrir l'ensemble de la Suisse, un tronçon prioritaire a déjà été identifié entre Zürich et Härkingen-Niederbipp à l'horizon 2030. Sur quelles bases les prochains corridors (soit après 2030), vont-ils être retenus et avec quelle association des cantons ? En effet le Canton de Genève, d'entente avec le Canton de Vaud, souhaite que le tronçon le reliant à Lausanne, soit le prochain qui sera étudié.

Enfin, les impacts éventuels sur le système fret par rail, qui constitue actuellement la solution la plus durable pour le transport de marchandises ne font, semble-t-il, pas l'objet d'une attention particulière.