



Genève, le 9 décembre 2020

## Le Conseil d'Etat

6261-2020

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

**Concerne : Mobilité et territoire 2050, plan sectoriel des transports, partie programme**

Madame la Présidente de la Confédération,

Faisant suite à votre courrier du 14 septembre 2020 relatif à l'objet cité en titre, vous trouverez ci-dessous la prise de position du canton de Genève.

Ce plan pose, de manière déterminante, le cadre pour l'élaboration des parties infrastructurales du plan sectoriel des transports (rail, routes, aéronautique, navigation) et des étapes d'aménagement et programmes de développement stratégique (PRODES) pour la route et le rail. Il sert également à la Confédération pour l'examen des plans directeurs cantonaux et des projets d'agglomération, dans lesquels sont inscrits les besoins infrastructuraux essentiels identifiés par le canton de Genève et le Grand Genève.

Sur le contenu, notre Conseil tient à relever la qualité des documents soumis à la consultation, de même que la clarté ainsi que la pertinence des principes énoncés. Il apprécie l'approche choisie par l'OFROU qui aborde la question de la mobilité dans une vision holistique intégrant le territoire et l'environnement. Par sa structure et sa présentation, le dossier constitue indéniablement un outil stratégique qui permettra une opérationnalisation des planifications sectorielles à l'échelle locale, tant en matière de mobilité que d'aménagement du territoire.

De plus, une réflexion à un horizon de planification à 2050 paraît particulièrement adaptée, eu égard au temps de maturation nécessaire pour la mise en œuvre de projets d'urbanisation et d'infrastructures. De même, nous relevons avec intérêt que la vision et la stratégie de développement du plan sectoriel se basent sur une lecture des grandes tendances d'évolution et des défis y relatifs. Cette approche permet en effet d'orienter et penser la mobilité de demain.

Dès le début de la législature en 2018, le Conseil d'Etat a décidé d'entreprendre une démarche innovante de prospective, placée sous le titre "Genève 2050", pour pouvoir mieux appréhender les échelles temporelles lointaines difficiles à maîtriser en raison des évolutions de notre société. Cette volonté a été clairement exprimée lors du discours de Saint-Pierre, et a pris

place dans le Programme de législature (<https://www.ge.ch/document/programme-legislature-2018-2023-du-conseil-etat>).

Cet exercice de prospective, inédit par son horizon temporel et sa transversalité et encore peu expérimenté au niveau Suisse, suscite l'espoir de multiples transformations. En associant et en consultant la population et les partenaires historiques du territoire, le Conseil d'Etat a souhaité porter une vision transversale innovante au service du développement du territoire. A terme, il s'agit de pouvoir intervenir, de manière coordonnée et stratégique, face aux profonds changements politiques, écologiques, économiques et sociaux, tout en réajustant nos prévisions à l'appui des évolutions observées entretemps. Plus de cinq mille personnes se sont prononcées sur leurs souhaits concernant l'avenir du Canton, et 50 classes – soit près de 1000 élèves entre 10 et 20 ans – ont répondu à une version adaptée du questionnaire au mois d'octobre 2019.

Les résultats issus de la consultation menée dans le cadre de « Genève 2050 » font état qu'une grande majorité de répondant·e·s est consciente que de profonds changements s'imposent. L'attention est manifeste pour que soient anticipées les transformations à venir afin d'atteindre les objectifs souhaités en termes de qualité de vie pour les habitant·e·s. La question du rythme et de l'intensité avec lesquels il s'agit de mettre en œuvre cette rupture avec le système actuel reste néanmoins ouverte. La vision prospective qui se dégage pour 2050 indique que, dès à présent, avec les évolutions technologiques et sociétales qui semblent à portée, la voie pour atteindre les objectifs à long terme est possible. Par conséquent, le « scénario de transformation » qui se dégage permet d'imaginer collectivement ces nouveaux leviers et d'activer des coopérations à la fois inédites et concrètes à tous les niveaux de la société.

Les résultats de la consultation réalisée dans le cadre de Genève 2050 ont confirmé le besoin de rattrapage du Canton dans le développement de ses infrastructures multimodales lourdes, notamment ferroviaires. Ces infrastructures devront être mises en conformité avec les documents de planification fédérale et les stratégies en faveur du développement durable, avec l'objectif de répondre au fort potentiel d'attractivité du Canton identifié à moyen et long termes.

Ainsi, notre Conseil demande à ce que des compléments soient apportés à la liste des infrastructures de rang national qui devront structurer le territoire de la métropole lémanique à l'horizon 2050. Ces demandes se fondent sur les constats suivants.

Le territoire dans lequel nous vivons fait l'objet depuis de nombreuses années d'une attractivité économique importante qui a entraîné un accroissement de la population particulièrement rapide. Ce dynamisme, considéré comme un des plus importants du pays, a généré une forte pression sur le territoire genevois et sur les régions voisines, tant en termes de besoins de logement et de surfaces d'activités qu'en termes de besoins d'infrastructures.

Le corolaire de ce dynamisme a consisté, dans le même temps, à l'explosion de la demande en déplacement notamment pour des motifs liés au travail. Cette augmentation de la demande n'a cependant pas pu être accompagnée par un développement de l'offre en infrastructures de transports adapté.

Ainsi, le canton de Genève et son bassin de vie transfrontalier subissent tous les jours des congestions, notamment des réseaux de transports structurants qui ne réussissent pas à répondre aux besoins de déplacements de la vie quotidienne. La récente inauguration du Léman Express, aussi indispensable soit-elle, n'est qu'un premier pas pour résoudre les problèmes de mobilité des habitants du Grand-Genève.

Les projections de croissance aux horizons temporels des projets d'agglomération franco-valdo-genevois tablent sur une augmentation de + 340'000 habitants à l'horizon 2040 avec les besoins en déplacement qui en découlent. Ainsi, il y a une impérative nécessité de

doter le territoire du Grand-Genève de nouvelles infrastructures permettant de compléter les réseaux structurants desservant notre territoire et reliant la Suisse mais aussi la France tant en direction du sud, de l'est et de l'ouest.

Enfin, il convient de souligner la situation particulière des cantons, dont celui de Genève, avec des bassins de vie transfrontaliers. Cette situation implique, de manière structurelle, que le développement territorial soit coordonné et mis en œuvre au sein de ces bassins de vie au-delà des limites nationales.

Dans cette perspective, le canton de Genève demande l'intégration de plusieurs infrastructures que nous déclinons ci-après.

Sur le réseau ferroviaire :

- Diamétrale ferroviaire : le projet vise à étendre la zone de couverture du réseau Léman Express et à améliorer la pertinence des liaisons, en raccordant les secteurs de l'aéroport et de la Zimeysa, principale zone industrielle du canton, à la rive gauche du Canton ainsi qu'à la Haute-Savoie. Cette nouvelle ligne, prolongeant côté nord l'axe Aéroport jusqu'à la Zimeysa, et prévoyant côté sud une nouvelle branche ferroviaire entre Lancy et Bernex, via le futur quartier des Cherpines, vise à accompagner les importants développements urbains, planifiés dans les décennies à venir (Cherpines, ZIPLO, Bernex Nord) et assurer les besoins de déplacement générés par ces futurs quartiers à l'horizon 2040-2050. Cette nouvelle infrastructure permettra également d'offrir des liaisons directes depuis la rive gauche et la Haute-Savoie vers la plateforme aéroportuaire et la zone industrielle de la Zimeysa, secteurs très dynamiques du nord du Canton.
- Augmentation de la capacité au-delà d'Annemasse (Annecy, Evian, Chamonix) : cette demande, faite dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 en tant que projet transfrontalier mais non retenue par la Confédération, est plus que jamais d'actualité avec la poursuite du développement urbain dans la Grand Genève. Il est indispensable d'augmenter la capacité des trois branches de la Haute-Savoie et de développer l'offre pour améliorer la desserte transfrontalière. Le réseau ferroviaire du Grand Genève doit être en mesure de répondre à la demande toujours grandissante de déplacements de ses habitants dans la logique de la structure polycentrique du projet d'agglomération.
- Nouvelle liaison Sud de Genève se raccordant au réseau ferré français : le canton souhaite que les études sur les futurs développements ferroviaires se penchent sur plusieurs variantes qui intégreraient une perspective de raccordement supplémentaire vers la ligne ferroviaire du pied du Salève, permettant ainsi d'améliorer la cadence entre Annemasse, Saint-Julien et Bellegarde.
- Nouvelle liaison grande vitesse et capacitaire Genève – Lausanne et au-delà : les perspectives d'évolution du trafic démontrent que l'augmentation de la capacité sur l'ensemble de la ligne sera indispensable à long terme. Le développement futur de l'axe Genève-Lausanne s'inscrit dans la perspective d'une ligne nouvelle en lien avec le postulat de croix fédérale de la mobilité.
- Infrastructures de transbordement rail/route et sillons supplémentaires pour le trafic marchandises entre Genève et le reste de la Suisse : bien que l'offre actuelle en sillons soit encore excédentaire, notamment pour des raisons de coûts imposés par la rupture de charge induite par le transbordement route/rail, il convient d'anticiper une croissance importante du fret ferroviaire. Ainsi, pour favoriser le report modal, il est nécessaire, d'une part de simplifier l'accès des marchandises au rail, notamment à la Praille et à la ZIMEYSA par l'aménagement d'infrastructures de transbordement dans les zones industrielles raccordées au ferroviaire sur le territoire genevois. D'autre part, cela nécessitera la fourniture de sillons supplémentaires.

Sur le réseau routier :

- Elargissement de l'autoroute N01 entre Bardonnex et Perly : nous relevons la bonne prise en considération de la saturation quotidienne des routes nationales dans la région de Genève, en particulier de l'autoroute N01, qui affecte également le réseau des routes cantonales en aval. Nos services respectifs collaborent étroitement dans le cadre des projets de suppression des goulets d'étranglement de degré III entre l'échangeur de Perly et la jonction de Coppet. Nous souhaitons toutefois que le plan sectoriel des transports identifie également les adaptations nécessaires entre la douane de Bardonnex et l'échangeur de Perly, dont les capacités actuelles ne sont pas compatibles avec le projet d'élargissement. A ce titre, nous saluons l'ouverture de l'office fédéral des routes (OFROU), qui a décidé le lancement d'un projet connexe pour traiter cette section, suite aux mesures complémentaires proposées dans le cadre des études du projet général du tronçon Perly – Meyrin/Vernier.
- Projet de contournement Est de l'agglomération, dit "traversée du lac" : le Canton demande l'inscription de ce projet dans le réseau des routes nationales, dans l'esprit du message du Conseil fédéral du 14 septembre 2018 relatif au développement des routes nationales qui illustre la stratégie de la Confédération visant, en l'absence d'itinéraire bis, à développer le réseau des routes nationales jusqu'à former un système périphérique complet pour une agglomération. Cette infrastructure permettra de concrétiser le principe développé dans le chapitre présentant les *"Principes relatifs à la qualité des liaisons pour le transport de voyageurs en fonction du type d'espace"* concernant l'importance des autoroutes tangentielles ou rocades des centres d'agglomération. Outre ce principe, cette infrastructure amène des solutions pour désengorger le réseau existant, tant national que cantonal, en améliorant les conditions de vie au cœur de l'agglomération. Un rapport EBeN, en cours d'élaboration, sera remis à la Confédération au début de l'année 2021, permettant de démontrer la pertinence du projet.

Dans ce cadre et eu égard aux objectifs liés à la transition écologique, des réflexions sont en cours sur les potentiels d'utilisation de ces nouvelles infrastructures routières en faveur du covoiturage et des transports publics. Cela s'inscrit parfaitement dans l'ambition du plan sectoriel des transports de renforcer la compétitivité des transports publics sur les infrastructures tangentielles, qui s'avèrent d'autant plus nécessaires pour soutenir le développement urbain de ce fuseau territorial. En effet, l'autoroute N01 restera très sollicitée malgré les extensions planifiées, au regard des prévisions d'augmentation importante du trafic individuel motorisé sur l'autoroute et sur le réseau aval. Ces réflexions sont menées en collaboration entre les services du Canton et la Confédération.

Concernant la prise en compte de l'environnement en général, nous avons pris bonne note de l'intention de la Confédération de favoriser une mobilité individuelle décarbonée. Par contre, les documents ne développent pas comment celle-ci pourrait se concrétiser sur l'ensemble de la chaîne de valeur et avec une prise en compte complète de l'écobilan, y compris notamment l'énergie grise et l'ensemble des impacts induits par l'extraction des ressources dans le contexte d'une demande mondiale grandissante en la matière. Dans ce cadre, il conviendrait notamment de replacer les potentiels offerts par les améliorations technologiques à leur juste place sans surestimer leur capacité à régler les problèmes environnementaux et climatiques au regard de l'impact de certaines d'entre-elles sur l'ensemble du cycle de vie. En effet, une voiture électrique génère par exemple d'importantes émissions de CO2 en raison des émissions produites avant sa mise en circulation (production, extraction des matières premières, transport, etc.) et son bilan climatique n'est globalement pas neutre. Dans cette perspective, il conviendrait sans doute de s'interroger sur le rôle que l'aménagement du territoire et le système de transports suisse peuvent jouer pour faire évoluer nos modes de vie et influencer nos comportements notamment en agissant sur la demande en mobilité.

Compte tenu des impératifs de la transition écologique, de la crise environnementale et climatique en cours, de l'extinction de masse des espèces et de la pression subie par la biodiversité ainsi que la raréfaction accélérée des ressources naturelles, notre Conseil a été surpris de lire que les considérations de la proportionnalité et la viabilité économique demeurent des critères clés pour préserver l'environnement au sens large du terme. Nous sommes au contraire d'avis que cette protection est désormais prioritaire, et doit être un fondement de la politique des transports et de son plan sectoriel. Il paraît donc essentiel de revoir cette approche. La protection de l'environnement, de la nature, du paysage et des ressources naturelles doit être considérée comme un investissement dans l'avenir pour les générations actuelles et futures. Ceci répond d'ailleurs à une demande sociale et politique extrêmement claire et forte. Une telle approche est également bénéfique au bien-être, à la qualité de vie et à la santé globale de la population en la protégeant contre les nuisances, et favorable à d'autres politiques publiques telle celle de la santé.

Par ailleurs il nous semblerait intéressant que le plan sectoriel des transports s'inscrive de façon plus volontariste dans la démarche de transition écologique en intégrant les objectifs issus de l'urgence climatique en tant qu'éléments de cadrage fondamentaux de la réflexion sur le futur système de transports Suisse.

Notre Conseil a pris note que les cantons auront une nouvelle fois la possibilité d'examiner le plan sectoriel, partie Programme, avant son adoption par le Conseil fédéral, pour relever d'éventuelles contradictions avec leur plan directeur cantonal (cf. l'art. 20, al. 1, de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire).

Vous trouverez en annexe une liste de remarques techniques que nous vous remercions d'intégrer dans le rapport définitif qui sera remis pour l'ultime consultation.

Vous remerciant de nous avoir permis de nous exprimer sur le contenu de ce plan, et restant à disposition par l'intermédiaire de nos services pour contribuer à la finalisation de ce document de planification stratégique, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente de la Confédération, l'expression de notre parfaite considération.


AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righeiti

La présidente :



Anne Émery-Torracinta



**Remarques techniques (Annexe au courrier du 9 décembre 2020 concernant "Mobilité et territoire 2050, plan sectoriel des transports, partie programme")**

**Chapitre évolutions et défis**

- **P. 8** : L'introduction du chap. 2.1 décrit les raisons de l'augmentation des distances parcourues entre le logement, le travail et les activités de loisirs et affirme qu'aucun signe ne laisse entrevoir un renversement de tendance. En revanche, cette introduction ne mentionne pas le fait qu'une évolution des comportements pour éviter certains déplacements apparaît comme indispensable pour atteindre les objectifs climatiques de la Suisse. Dans cette partie du document, pourrait s'inscrire un paragraphe sur le rôle que le plan sectoriel devrait jouer dans l'évolution des comportements de mobilité nécessitée par les besoins de la transition écologique.
- **P.8** : Par ailleurs, l'encadré sur le défi posé par la coordination de l'urbanisation et des transports ne mentionne que la recherche d'une croissance équilibrée entre emplois et logements et ne parle pas des déplacements de loisirs qui occasionnent la majeure partie des distances parcourues. Il conviendrait de compléter le plan sur cet aspect et de développer le rôle que le développement territorial peut jouer à ce niveau.
- **P.8 : Défi posé par la coordination de l'urbanisation, des transports et de l'environnement**  
Ajouter au texte l'élément souligné : *« La coordination entre mobilité et urbanisation doit tenir compte de manière équilibrée des besoins de la société, de l'économie et de l'environnement. »*
- **P.12 : Paysage, culture du bâti, biodiversité et forêts** : Ajouter la notion *d'impact sur l'infrastructure écologique.* Ajouter au texte les éléments soulignés : *« La construction d'infrastructures de transport a pour effet de dégrader la qualité du paysage et la biodiversité, ainsi que de péjorer la fonctionnalité de l'infrastructure écologique. Le développement des réseaux de transport détruit des surfaces agricoles et des espaces paysagers proches de l'état naturel et accentue le morcellement des milieux naturels et des zones forestières qu'ils traversent. »*
- **P. 13 : Gestion des diverses exigences d'utilisation** : ajouter le texte surligné et supprimer le texte barré *« ... les zones urbaines et ~~limiter autant que possible éviter, réduire ou limiter et compenser le morcellement et la consommation de surfaces.~~ »*.
- **P.13 : Limiter la consommation de ressources**: compléter le titre comme suit; Eviter, limiter et compenser la consommation de ressources (...).
- **P.14**: Le paragraphe sur la neutralité climatique donne l'impression qu'il s'agit d'une problématique lointaine et qu'il suffira de trouver des solutions "à long terme" alors que les derniers rapports scientifiques affirment qu'il est indispensable d'inverser la tendance dans les 10 prochaines années. Le document pourrait donc préciser que les solutions pour faire évoluer les comportements doivent être cherchées et trouvées dès aujourd'hui.



- **P.15 : paragraphe « La Sauvegarde d'un environnement (...) »** : L'idée n'est plus d'opposer un environnement intact à de nouvelles infrastructures, mais de questionner la pesée d'intérêts et les effets induits directs et indirects.  
Remplacer le texte barré par le texte souligné : *La concrétisation d'une mobilité (...) sans recours aux carburants fossiles est importante indispensable, ...*

## Chapitre Vision 2050 pour la mobilité et le territoire

### Préserver le cadre de vie tout en ménageant les ressources naturelles

La vision développée dans le plan sectoriel décrit l'état souhaité à l'horizon 2050. Cette vision repose sur le Projet de territoire Suisse et sur ces cinq objectifs. On peut à ce titre s'interroger sur l'actualité de ces objectifs et sur la nécessité d'une révision de cette vision qui date de 2012.

D'une façon générale, ce chapitre nécessite d'élargir la vision coordonnée à l'horizon 2050 en matière de mobilité et de territoire aux enjeux de transition écologique suite, notamment, aux engagements fédéraux en la matière.

- **P.17 – avant-dernier paragraphe** : Ajouter au texte les éléments soulignés et supprimer l'élément barré :  
*Les ressources naturelles que sont le sol, le sous-sol ainsi que les roches, les graviers et les sables (...)*  
*« La biodiversité, sous toutes ses formes y compris la diversité génétique, des espèces, des milieux naturels et des services écosystémiques le paysage et l'infrastructure écologique ne sont pas altérés par les effets négatifs des transports et des infrastructures dédiées à ces derniers. »*  
Ce principe s'applique de façon générale, pas seulement pour certaines infrastructures.
- **P.18 – Espaces intermédiaires** : Supprimer du texte l'élément barré  
*« L'étalement et la convergence des zones urbanisées doivent si possible être évitées (...) »*  
En effet, les espaces intermédiaires sont justement ceux à préserver de l'étalement et la convergence de zones urbanisées entraîne potentiellement des ruptures définitives pour les corridors biologiques.  
  
Par ailleurs, nous souhaitons que soit ajouté un point d'attention concernant le principe évoqué de « *création d'espaces ouverts calmes à des fins de délasserment* ». Il s'agit concrètement de ne pas provoquer l'effet inverse de celui recherché, à savoir une attractivité non maîtrisée d'espaces naturels et ruraux, avec les conflits d'usage ou encore le dérangement de la faune sauvage que cela peut entraîner.  
De plus, la stratégie des espaces intermédiaires n'est pas assez forte pour contenir l'urbanisation et la périurbanisation. Elle ne soustrait pas les ressources naturelles à la pression.
- **P.19 – Espaces ruraux** : Ajouter au texte l'élément souligné : « *Procéder de la sorte permet de préserver et de protéger les paysages ouverts, y compris pour préserver la*



*fonctionnalité des espaces de production agricole. Il faut ici prévenir la convergence des zones urbanisées et le morcellement des zones paysagères. »*

- **P. 20 - Fig. 2 : Carte de base relative au développement territorial souhaité :** Si les principes de mobilité relatifs à la construction de cette carte sont orientés mobilité et organisation urbaine du territoire, il est toutefois regrettable que le canton de Genève soit représenté comme n'ayant pas d'espace rural, alors qu'il représente 45% du territoire et qu'il s'agit du résultat d'une politique active et pionnière au niveau suisse en matière d'aménagement du territoire (premier plan de zones suisse). Dans l'hypothèse où la carte ne pourrait être ajustée en ce sens, nous souhaitons que cet état de fait soit mentionné a minima dans le texte concernant la région lémanique.

### Mobilité efficiente

L'approche "...dans les limites de ce qui est supportable pour l'environnement" exclusivement limitative, est dépassée.

En tenant compte de manière forte de la protection de l'environnement, du paysage, de la biodiversité, du climat et des ressources naturelles, il s'agira dans la mesure du possible d'éviter les impacts, de les limiter/réduire puis de les compenser. On essaiera également d'améliorer la situation environnementale chaque fois que cela est possible.

- **P. 21 – 2<sup>ème</sup> paragraphe :** S'agissant du développement d'un système de mobilité partagé, il conviendrait de s'interroger sur un service dont la compatibilité soit assurée à l'échelle nationale. Dès lors se pose la question du rôle de la Confédération, celui des cantons et des communes ainsi que des opérateurs. Le plan sectoriel des transports devrait poser les bases de cette interopérabilité et du rôle des différentes strates administratives pour développer un système fédéré.
- **P. 21 – avant-dernier paragraphe :** Ajouter au texte l'élément souligné : « *Avant tout nouvel aménagement des infrastructures, il convient donc d'épuiser méthodiquement les mesures envisageables pour optimiser l'utilisation des moyens et infrastructures de transport existants. Cette assertion est primordiale et mériterait d'être plus/mieux mise en avant dans la suite de la stratégie. L'outil de l'évaluation environnementale stratégique (EES) constitue une aide précieuse pour appréhender les considérations environnementales dans ce contexte. »*

### *Principes relatifs aux liaisons de transports en fonction du type d'espace :*

La mobilité douce devrait être mieux prise en compte dans le plan sectoriel et son positionnement complémentaire aux transports publics et routiers mieux mis en avant. Même si le document focalise sur la planification des infrastructures reliant les principaux pôles à l'échelle du pays, il nous semble opportun de mettre en avant, dans la perspective de la transition écologique et du développement urbain qui doit privilégier la ville des courtes distances, le fait que le recours à la mobilité douce devrait constituer le socle de la politique des transports à l'échelle de l'individu.





Ainsi, il conviendrait de porter une plus grande ambition dans l'utilisation des modes de transports à faible émission de gaz à effet de serre (GES) dans la stratégie fédérale pour répondre aux enjeux de la transition écologique et donc de diminuer le recours à l'utilisation des transports individuels motorisés (TIM), même dans certaines relations entre les centres de l'agglomération et la périphérie, les espaces intermédiaires et les espaces ruraux, afin d'atteindre la neutralité carbone.

Une place plus importante devrait être consacrée à l'utilisation des transports publics (TP) mais aussi de la mobilité douce entre le centre de l'agglomération, sa couronne, ainsi que les espaces intermédiaires et ruraux, et à l'usage d'interfaces de rabattement sur les axes de transports collectifs (TC) structurants. L'usage du transport individuel motorisé (TIM) devrait être réservé à la desserte des secteurs mal ou pas desservis par les transports publics. La qualité et la capacité de ceux-ci devra être améliorée. Pour les déplacements de périphérie, le socle de la mobilité devrait être assuré par la mobilité douce et la mise en place d'une urbanisation qui a permis de déployer des services de proximité permettant la mise en œuvre de la ville des courtes distances.

- **P.22 – A l'intérieur d'une agglomération** : Nous proposons de ne pas citer que les infrastructures linéaires pour les vélos, mais aussi d'ajouter le besoin en stationnement des vélos.

En effet, des places attractives et sécurisées dans les centres urbains (offres de stationnement mobilité douce (MD), vélo stations), permettent un réel report modal, surtout si cela est accompagné par des mesures concernant les TIM, comme une baisse de l'offre de stationnement TIM (à charge des cantons en matière de mise en œuvre).

Par ailleurs, la notion de TIM, en grande partie décarbonée, est évoquée de manière trop laconique. Cette notion doit d'abord être élargie à la notion d'utilisation efficace et efficiente des ressources naturelles. Ensuite, le périmètre de cette décarbonation doit être précisé. Parle-t-on de l'objet TIM, le véhicule, ou de l'ensemble de la chaîne de valeur ? Dans notre compréhension des choses, c'est cette dernière qu'il s'agit de considérer.

Enfin, la systématisation d'un maillage TIM, plus fin que les TP dans les espaces intermédiaires et ruraux, nécessite d'être développée. Elle est intuitivement assez logique mais ne tient pas suffisamment compte de la densité, de la desserte et de la taille des infrastructures. En effet, tout ne peut pas être maillé sans tenir compte des spécificités locales et des concurrences territoriales. Il convient effectivement de minimiser le risque d'accentuer la périurbanisation.

- **P.23 – D'une agglomération à une autre** : Comme le démontre le succès des liaisons opérées par les chemins de fer autrichiens, les trains de nuit sont une véritable alternative pour les déplacements longue distance en Europe. Pratiques, économiques et écologiques, ils permettent de parcourir de longues distances sans interruption, avec des taux d'émissions de CO<sub>2</sub> par passager et par kilomètre nettement moindre qu'en avion. Développer cette offre de transport longue-distance vertueuse doit devenir un objectif et non une simple option, d'autant que réchauffement climatique oblige, les voyageurs sont désormais de plus en plus sensibilisés aux problèmes écologiques liés à leurs déplacements et recherchent des alternatives à la voiture individuelle ou à l'avion. Dans cet objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, il convient que les



autorités fédérales facilitent l'essor de ces offres (éventuelle évolution des bases légales, mise en places d'installations dédiées, etc.) au départ de toutes les grandes agglomérations suisses.

- **P.27 - Interfaces de transports** : La classification des types d'interfaces de transports différenciées en fonction de leur localisation et leur fonctionnalité est très intéressante. Elle devrait cependant être complétée avec un niveau intermédiaire destiné à identifier les interfaces de rabattement des transports publics sur les lignes structurantes telles que les trams ou bus à haut niveau de service (BHNS) situés en limite de la zone urbaine centrale, de 1ère couronne ou de périphérie. L'objectif est ainsi d'identifier et qualifier des points d'accrochages de ces axes forts dans le territoire quand bien même il ne s'agirait pas de gare à proprement parler et que le rabattement en TIM n'est pas forcément à retenir dans les services à offrir. Ce niveau intermédiaire est étoffé dans le cadre des projets d'agglomération.

## Chapitre Stratégies de développement et principes d'actions

- **P. 30** : La planification de nouveaux centres commerciaux et bases de loisirs semblent questionnables. Ne doit-on pas gérer et requalifier l'existant?
- **P. 35** : Mentionner que le financement de mesures de transports transfrontalières peut être possible lorsque qu'elle fait partie d'une logique de projet d'agglomération et du périmètre d'influence du territoire suisse.
- **P. 36 : 4.3 Environnement, climat et ressources** :  
**U1Titre** : supprimer «*Pour autant que cela soit proportionné et économiquement viable*» et ajouter : «*... en préservant le sol, la biodiversité et services écosystémiques et le cadre de vie ...*» ainsi que «*... leur effet de césure est réduit. Elles sont abandonnées si la pesée des intérêts démontre que les impacts sont disproportionnés en regard des bénéfices socio-économiques.* »

Ajouter dans la liste des puces : la préservation des aires protégées inventoriées aux niveaux national, régional, cantonal et communal.

Ajouter à la dernière phrase le texte souligné : « La Confédération retient la variante qui respecte les principes de la partie Programme du plan sectoriel des transports ou écarte les variantes dont les effets de cumul sont trop élevés. »

- **p. 37 - U2** : ajouter le texte souligné : Dans leurs planifications (...) et sur les émissions de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble de la chaîne de valeur (y compris l'énergie grise).
- **P. 37** : Modifier l'objectif U3 : Eviter l'impact environnemental des transports, cas échéant, le réduire ou le limiter et le compenser.
- **P. 40** : Nous proposons d'enlever le 3<sup>ème</sup> paragraphe : « ~~Mais il convient aussi de déterminer jusqu'à quel point la population est prête à payer plus pour financer la~~



*préservation de son cadre de vie, de l'environnement et du climat et si une plus grande anticipation de la planification peut permettre d'aplanir les conflits plus en amont. »*

En effet, bien que cette partie ne soit pas liante, il nous semble que c'est plutôt aux gouvernements de décider des orientations durables sur le long terme. Afin que la population puisse être consultée, nous proposons un ajout dans la partie Z2.

- **P. 41 chapitre Z2** : Ajouter une mention : *Associer la population à la prise de décision et au développement des solutions tel que le préconise l'EES (évaluation environnementale stratégique).*

### Chapitre Modalités de mise en œuvre

- **P. 44 – chapitre 5.3** : *« Un projet produit des effets importants sur les transports, le territoire ou l'environnement : (...) s'il consomme plus de 5 hectares de surface (...) »*  
A l'occasion de la consultation sur le plan sectoriel des infrastructures militaires, le canton de Genève a relevé l'incohérence entre le seuil de 3ha pour les projets cantonaux et celui de 5ha défini pour les projets fédéraux. Il convient donc d'uniformiser ce seuil à 3 ha pour l'ensemble des projets, quel que soit leur porteur.

Ajouter une nouvelle puce sur la biodiversité, les services écosystémiques et le paysage

### Chapitre Territoires d'action de la métropole Lémanique

- **P. 63 - chapitre Transitions entre les routes nationales et le reste du réseau routier – orientations**: S'agissant des interfaces entre le réseau routier national et le reste du réseau routier (jonctions), il convient de réduire l'emprise des ouvrages et de garantir une insertion paysagère beaucoup plus qualitative et respectueuse de l'environnement. Certaines autoroutes urbaines pourraient à terme devenir des boulevards urbains (accessibilité plus directe), et il est important de réfléchir à l'évolution de nos infrastructures. Les ouvrages de contournement doivent, quant à eux, répondre à une vision multimodale de la mobilité.
- **P. 64 - chapitre Espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP** : Ajouter un paragraphe dans les orientations : La taille réduite de l'agglomération franco-valdo-genevoise et le développement des vélos à assistance électrique permet d'envisager un potentiel élevé pour les voies vertes d'agglomération, car les flux frontaliers représentent une part significative des nuisances de toutes sortes (fragmentation, consommation de SAU, etc.)

S'agissant des orientations concernant les transports de loisirs, la Confédération doit préciser par quel biais elle entend soutenir l'utilisation des TC et la coopération transfrontalière. Si le mécanisme de financement mis en place est très apprécié, il concerne avant tout le développement des infrastructures. Il conviendrait que cette participation soit complétée également par une participation à la couverture de l'offre



TP transfrontalière et notamment à destination des sites touristiques situés dans la partie française de la métropole lémanique

- **P. 65 – chapitre Trafic de marchandises** : ajouter le texte souligné: "*Des solutions allant au-delà de la réglementation actuelle doivent être examinées pour assurer la coordination avec la prévention des accidents majeurs et diminuer les tonnages de matières dangereuses transportées (agir à la source)* "

Par ailleurs, au-delà de l'importance de garantir des sillons disponibles pour le transport de marchandises par rail entre Genève et le reste de la Suisse, il est indispensable de développer des infrastructures de transbordement dans les zones industrielles raccordées au ferroviaire sur le territoire genevois. En effet, s'il faut anticiper une croissance importante du fret ferroviaire, l'offre actuelle en sillons est encore excédentaire, notamment pour des raisons de coûts imposés par la rupture de charge induite par le transbordement route/rail. Il est donc prioritaire d'une part de simplifier l'accès des marchandises au rail, notamment à la Praille et à la ZIMEYSA. Et d'autre part de développer des sillons supplémentaires.

Le Conseil fédéral a récemment transmis une loi permettant le transport souterrain de marchandises à l'Assemblée fédérale. Dans l'optique de la construction d'une telle infrastructure entre Genève et St-Gall à l'horizon 2045, il semblerait opportun d'intégrer Cargo Sous Terrain (CST) dans le plan sectoriel des transports. Il conviendra de plus d'anticiper la création d'un tel réseau en permettant de construire les hubs en surface et les connexions avec les réseaux de transport existants, notamment routiers.

#### Environnement

- **P.65 – Environnement – Orientations** : Ajouter le texte souligné et supprimer le texte barré : « *Les couloirs de verdure, les réseaux, les corridors, la renaturation et le rétablissement du fonctionnement écologique du réseau hydrographique et les liaisons écologiques ainsi que leurs fonctionnalités doivent être préservés et revitalisés. Il en va de même pour les installations et corridors permettant ~~aux personnes~~ à la faune de traverser les infrastructures de transport. »*
- Par ailleurs, il convient de souligner que les infrastructures visant à rétablir la fonctionnalité des corridors biologiques (passages à faune) ne sont pas compatibles avec le passage des personnes.  
Il convient également d'insister sur la priorité à donner lors des pesées d'intérêt initiales en phase d'étude d'opportunité et de faisabilité (étude préliminaire).