



Genève, le 16 décembre 2020

Le Conseil d'Etat

6438-2020

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral nord
Kochergasse 10
3003 Berne

**Concerne : adaptations et compléments 2021 du plan sectoriel des transports, partie
infrastructure Rail
consultation, information et participation conformément à l'art. 19 OAT**

Madame la Présidente de la Confédération,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur l'adaptation 2021 du plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail, selon l'article 19 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT).

En 2018, le canton de Genève avait lors de la consultation sur la version précédente du plan sectoriel émis un certain nombre de remarques, sur le manque de cohérence entre les documents transmis, notamment la fiche objet portant sur le nœud de Genève, et sur l'état réel de la planification ferroviaire dans notre Canton. Nous constatons aujourd'hui que les documents ont été correctement adaptés et nous vous en remercions.

Toutefois, nous estimons que le projet de diamétrale ferroviaire (nouvelle liaison Bernex – Cherpines – Lancy – Genève – Aéroport – Zimeysa) doit désormais faire l'objet d'un suivi de coordination et demandons dès lors son ajout formel au statut « coordination en cours » dans la fiche objet 3.4. Le développement d'une infrastructure ferrée, cohérente avec les fonctionnements pendulaires quotidiens du bassin de vie de l'agglomération genevoise est en effet nécessaire. Ce projet, bien que non inscrit pour réalisation dans l'étape d'aménagement 2035, a été retenu dans ledit message dans la liste des projets qui feront l'objet de premières études financées par la Confédération. En parallèle, il est également inscrit dans la première mise à jour du plan directeur cantonal 2030 (projets 7, 8 et 9) et constitue le cœur de la stratégie de développement à moyen-long terme de l'offre en transports publics dans le Grand Genève. La priorisation de cette infrastructure permet également d'assurer la coordination avec l'urbanisation selon les principes décrits au point 3.4, puisque plusieurs grands projets de densification sont inscrits dans le plan directeur cantonal 2030 le long de cette diamétrale.

Son impact notable sur le fonctionnement du nœud ferroviaire genevois justifie selon nous son inscription dans le plan sectoriel. Les récentes études, initiées dans le cadre du message approuvé du programme de développement stratégique (PRODES) ferroviaire 2030-35 et

menées par les services de l'Office fédéral des transports (OFT), ont par ailleurs identifié la possibilité d'une mise en œuvre de ce projet, sans nécessiter la construction de deux voies supplémentaires dans la future gare souterraine de Cornavin (étape PRODES 2025), ce dernier projet faisant l'objet d'un suivi dans le plan sectoriel (fiche objet 3.4).

Nous désirons également que dans la fiche objet 3.4, les perspectives de développement à long terme du nœud ferroviaire genevois soient mentionnées au statut « information préalable ». Il s'agit de l'amélioration et l'augmentation de capacité du réseau ferroviaire en Haute-Savoie ainsi que du possible raccordement de la diamétrale au réseau français à la ligne dite « du Pied du Salève » à hauteur de St-Julien en Genevois (projet 11). De par leur dimension internationale, un traitement de ces objets dans le plan sectoriel semble donc indispensable.

S'agissant de la partie conceptionnelle, nous relevons le manque d'intégration, voire l'absence de la liaison Genève – Annemasse (CEVA), mise en service depuis décembre 2019, dans les différents textes, tableaux et cartes. Nous vous remercions d'adapter vos documents afin d'en tenir compte.

L'offre de trains de nuit est un outil particulièrement adapté et pertinent pour accompagner la transition écologique de notre pays, en alternative au transport aérien ou même aux liaisons routières. De notre point de vue, dans le cadre de l'objectif de réduction des émissions de CO₂, les autorités fédérales doivent être proactives afin de faciliter un développement de ces services ferroviaires nocturnes reliant entre elles toutes les grandes agglomérations suisses avec les pays limitrophes. De fait, nous considérons que ce point doit faire l'objet d'un traitement spécifique et non d'une simple mention dans le rapport.

Enfin, nous regrettons que l'objectif de transfert des transports de marchandises de la route vers le rail, tel que mentionné dans la partie conceptionnelle, ne concerne que la protection des Alpes. En effet, dans le contexte actuel d'urgence climatique, ce transfert devrait désormais concerner l'ensemble de notre territoire.

Pour le surplus, vous trouverez en annexe l'ensemble de nos remarques sur les documents soumis à consultation.

En vous souhaitant bonne réception de la présente et en vous remerciant d'avance pour la prise en compte de l'avancement des projets ferroviaires genevois, nous vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, à l'assurance de notre haute considération.

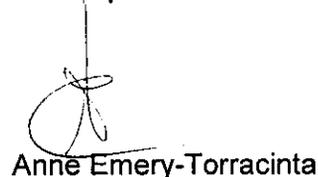
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

La présidente :



Anné Emery-Torracinta

Partie Conceptionnelle

Chapitre 3.3 : Principes du développement de l'infrastructure ferroviaire

Page 19, stratégie long terme rail, deuxième paragraphe : prendre en compte également les métropoles de Chambéry, Grenoble et Aix-Marseille.

Chapitre 4.5 : Trafic marchandises

Page 74, objectifs,

Le principal objectif doit être, dans le cadre du plan climat, un transfert maximal du fret sur l'ensemble du territoire, indispensable à l'atteinte de la neutralité carbone visée par la Confédération pour l'horizon 2050. Ce chapitre ne peut se focaliser uniquement sur la problématique de la protection des Alpes vis-à-vis du transit international. Cette problématique, tout à fait légitime sur le plan environnemental est un des éléments à intégrer dans l'objectif global au niveau du territoire Suisse.

Page 75, mise en œuvre : supprimer le terme « transalpin » dans le premier paragraphe.

Chapitre 4.7 : Coordination de l'aménagement du territoire et prévention des risques majeurs

Page 80, deuxième paragraphe : le terme « souhaité par la société » est malvenu, notamment pour un canton aussi dense que le nôtre et pour lequel les terrains disponibles pour la création d'activités et de logement se font rares.

Page 80, deuxième paragraphe : remplacer « massivement » par « significativement ».

Page 81, objectifs : remplacer « démesurée » par « significative ».

Page 81, mise en œuvre : remplacer « domaine de consultation » par « périmètre de consultation ».

Fiche objet 3.4 (anciennement 3.5)

En complément des remarques faites sur le courrier principal, notamment l'ajout de la diamétrale ferroviaire de l'agglomération genevoise dans le suivi de la coordination.

Page 2, sur le schéma : l'extrémité ouest du tracé de la deuxième étape doit se trouver au-delà du pont de l'Ecu.

Page 3, dernier paragraphe : « Les CFF et le canton étudient actuellement une future ligne diamétrale (Bernex – Lancy – Genève – Aéroport – Zimeysa) qui dispose d'un rôle essentiellement lié au trafic régional mais qui aura des impacts sur le développement du nœud de Genève. Ce projet ~~ne fait pas partie~~ fait l'objet d'études dans le cadre de l'étape d'aménagement EA 2035 ».