



Genève, le 16 septembre 2026

Le Conseil d'Etat

3702-2026

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : consultation sur la conception relative au transport de marchandises

Monsieur le Conseiller fédéral,

La consultation sur la conception relative au transport de marchandises (CTM) nous est bien parvenue et a retenu notre meilleure attention. Nous vous remercions de l'opportunité qui nous est offerte de nous prononcer à ce sujet et avons l'avantage de vous faire part de la position du Canton de Genève.

Le transport de marchandises en Suisse, comme à Genève, repose partiellement sur le rail. Sa part modale reste néanmoins trop faible et des mesures pour renforcer son attractivité sont dès lors indispensables. Ce mode de transport contribue à réduire le trafic des poids lourds sur les routes et l'impact carbone de cette activité. Les infrastructures ferroviaires et de transbordement constituent des maillons essentiels de cette chaîne logistique. Leur développement requiert un cadre de planification stable ainsi qu'un soutien permettant d'assurer un développement cohérent du transport de marchandises dans l'ensemble du pays. Compte tenu du fonctionnement en réseau de ce système, une approche de cette thématique à l'échelle fédérale se justifie pleinement. Par ailleurs, compte tenu de son importante incidence territoriale, son intégration dans les plans directeurs cantonaux est pertinente.

Dans ce contexte, notre Conseil salue l'inscription des infrastructures genevoises de fret ferroviaire de la Praille et de Vernier-Meyrin dans la CTM. Leur reconnaissance revêt une importance particulière dans le cadre de la transformation du quartier Praille-Acacias-Vernets (PAV) et de la rénovation indispensable du site logistique des Chemins de fer fédéraux (CFF). Les dispositions de la CTM sont en outre cohérentes avec le Plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services (PATPRO), qui acte la nécessité de disposer, à la Praille, d'un site logistique performant, prioritairement dédié à l'approvisionnement du centre-ville, connecté au rail et doté d'un terminal de transport combiné ainsi que de voies de débord. Sur ce point, il paraît cohérent de mentionner un besoin de capacités supplémentaires en matière de voies de débord, comme c'est le cas dans la figure 3 de la CTM. Toutefois, cette mention ne doit pas être interprétée comme traduisant un besoin en voies de débord supplémentaires sur le territoire genevois, mais plutôt comme la nécessité d'optimiser l'accès, la capacité et l'utilisation des infrastructures à nombre de voies constant. C'est notamment l'objet du projet de modernisation du secteur logistique CFF de la Praille.

A cet égard, la CTM recommande que la gare de Genève La Praille soit reconnue comme « point de changement de régime », c'est-à-dire comme une infrastructure stratégique assurant la transition technique et réglementaire entre les réseaux ferroviaires français et suisse. Compte tenu de la position géographique genevoise, qui constitue la porte d'entrée sud-ouest de la Suisse pour le transport ferroviaire de marchandises, nous considérons que cette fonction ne devrait pas être simplement envisagée, mais être clairement garantie dans la CTM.

Le plan directeur cantonal genevois est en cours de révision. Il intégrera les infrastructures genevoises précitées, recensées dans la CTM, et veillera à préserver autant que possible les voies de raccordement privées existantes. Il prévoit également l'inscription d'une infrastructure de transbordement route-Rhône, située à la route des Péniches, en ville de Genève, conformément au principe de planification XI de la CTM. Cette installation permet aux Services industriels genevois (SIG) d'acheminer les déchets ménagers du centre-ville vers l'usine d'incinération des Cheneviers par voie fluviale, réduisant ainsi le trafic de poids lourds et améliorant l'efficacité de la collecte des déchets urbains. Compte tenu de son importance, notre Conseil souhaite une inscription plus explicite de cette infrastructure dans la catégorie des « installations de transbordement de marchandises entre la navigation sur les voies d'eau suisses et les autres modes de transport ».

Enfin, bien que la CTM ne donne aucune indication quant aux sillons ferroviaires pour le transport de marchandises à destination ou au départ des infrastructures importantes, nous tenons à souligner néanmoins l'importance stratégique des futurs sillons directs entre Lausanne-Triage et Vernier-Meyrin-Cargo, rendus possibles par la future extension souterraine de la gare de Cornavin. Ces liaisons renforceront l'attractivité du fret ferroviaire dans la zone industrielle de Meyrin-Satigny-Vernier (ZIMEYSAVER). Plus largement, des sillons fret supplémentaires entre Genève et Lausanne seront, à terme, également indispensables et constituent un argument supplémentaire en faveur du nécessaire doublement intégral de la ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne, qui ne bénéficie actuellement d'aucune redondance.

Sous réserve des demandes de clarification et des remarques qui précèdent, le Conseil d'État est favorable à la conception relative au transport de marchandises.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le vice-chancelier :



Patrick Ferraris

La présidente :



Anne Hiltbold