



Genève, le 18 décembre 2024

Le Conseil d'Etat

5301-2024

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral nord
Kochergasse 10
3003 Berne

**Concerne : adaptations et compléments 2025 du plan sectoriel des transports, partie
Infrastructure Rail
première consultation selon l'art. 19 OAT**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vous remercie pour cette consultation sur l'adaptation 2025 du plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail.

La mise à jour de la partie conceptuelle permet une mise en cohérence avec la partie programme du plan sectoriel, mais également la Perspective RAIL 2050. Nous nous interrogeons toutefois sur la coordination et la compatibilité du contenu de ce document avec la révision en cours du Projet de territoire Suisse.

Sur le plan du transport de marchandises, les enjeux de report modal, exprimés notamment dans la Perspective RAIL 2050, sont clairement mentionnés. Nous sollicitons cependant l'inscription d'une orientation complémentaire visant à favoriser le raccordement des grands centres logistiques au rail, quand ce n'est pas déjà le cas. Une telle incitation est essentielle, au regard des fortes attentes dans le développement des plateformes de logistique urbaine, pour lesquelles le rail doit jouer un rôle central.

Nous regrettons l'absence de prise en compte dans la partie conceptuelle du fait transfrontalier qui conditionne fortement le développement territorial, en particulier de notre canton. Il en va de même pour les déplacements internationaux et leurs conséquences en termes d'infrastructures ferroviaires. Le nœud de Genève est en effet l'un des principaux points d'entrée ferroviaire sur l'Europe, notamment en direction de Paris, du sud de la France, de l'Espagne et de l'Italie. Ces enjeux sont pourtant mentionnés dans la Perspective RAIL 2050.

S'agissant des fiches d'objet, nous avons pris connaissance des modifications et adaptations proposées et saluons l'inscription complète, à l'état d'information préalable, du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne dans les fiches 3.2 et 3.4. Nous vous demandons néanmoins de tenir compte des orientations déjà validées dans les études en cours, notamment dans le secteur de Nyon, et non les seules conclusions de 2022.

Dans l'attente des conclusions des études encore en cours sur le raccordement au nœud de Genève, la représentation du tracé dans Genève devrait être simplifiée plus encore au-delà de l'échangeur du Vengeron.

La révision de la fiche d'objet 3.4 "nœud de Genève" était nécessaire compte tenu des évolutions importantes dans la planification ces dernières années. Nous saluons à ce titre la prise en compte de l'étude "stratégie ferroviaire Genève 2050+" portée par l'Office fédéral des transports comme perspective sur le développement à long terme du nœud de Genève. Le Conseil d'État estime cependant que trois projets supplémentaires doivent faire l'objet d'un suivi de coordination, à savoir :

- La liaison ferroviaire Nord-Sud du pied du Salève au pied du Jura (ou diamétrale) dont la pertinence et la priorité pour notre canton et le Grand Genève ont été confirmées en novembre dernier par le COPOL Genève 2050+ avec la validation de la variante C de développement du réseau régional. L'ampleur et les impacts du projet nécessitent à ce titre une prise en compte accrue dans la planification fédérale.
- La halte de Vernier-Châtelaine faisant l'objet d'une coordination avec le projet d'extension de capacité de Genève et dont l'entrée en fonction impacte directement l'axe majeur Est-Ouest Genève-Aéroport – Saint-Gall. Cette demande est également portée par la commune de Vernier.
- L'ouverture au trafic voyageur du tunnel de Châtelaine (ou Furet) qui dispose désormais d'un financement dédié, inscrit en 2023 par l'Assemblée fédérale dans l'étape d'aménagement 2035 et dont l'entrée en fonction impacte directement l'axe majeur Est-Ouest Genève-Aéroport – Saint-Gall.

Pour ces raisons, nous vous demandons formellement l'ajout de ces projets dans la liste des mesures au statut d'information préalable. Dans tous les cas, nous vous demandons, a minima, de maintenir la référence au projet de liaison ferroviaire Nord-Sud du pied du Salève au pied du Jura comme mesure faisant partie intégrante des études en cours entre l'Office fédéral des transports, les CFF et le Canton de Genève.

Du fait de l'accroissement du trafic attendu à moyen terme, notamment en lien avec la ligne nouvelle Perroy-Genève, nous vous demandons également d'ajouter dans la fiche d'objet 3.4 la mention des travaux en cours sur la définition d'un ou plusieurs nouveaux sites pour l'entretien et le garage des trains voyageurs. Au vu des impacts pressentis dans le cadre de la démarche en cours portée conjointement avec les CFF, une inscription dans les planifications directrices cantonales et fédérales sera nécessaire. Dans la même idée, une révision des capacités de réception et d'envoi des trains de marchandises doit être mentionnée, notamment autour de la gare de Vernier-Meyrin-Cargo.

S'agissant enfin de la consultation des communes, ces dernières s'interrogent principalement sur l'impact de la future ligne nouvelle entre Genève et Lausanne dans le territoire genevois, ainsi que ses modalités de raccordement au nœud de Genève. A ce titre, il est demandé aux autorités fédérales et cantonales une attention particulière pour l'insertion du tracé sur les réserves des bois de Bondex et des bois d'Avault. D'autres considérations

relevant de l'offre ferroviaire liée à ce nouvel axe ont également été portées à notre connaissance, mais sortent du cadre du plan sectoriel. Elles seront néanmoins reprises dans notre réflexion sur les futures étapes d'aménagement. Les prises de position reçues vous sont proposées en annexe. Aucune autre prise de position ne nous est parvenue.

En vous souhaitant bonne réception de la présente et vous remerciant d'avance pour la prise en compte de ces demandes de modification, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

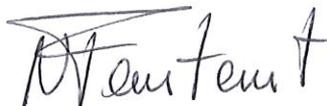
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti-El Zayadi

La présidente :



Nathalie Fontanet

Annexes mentionnées

Copie à : martin.tschopp@are.admin.ch et sachplan.verkehr@bav.admin.ch

VILLE DE
GENÈVE



Département de la santé et des mobilités
**Office cantonal des transports – Direction
des transports collectifs**
M. Benoît Pavageau
Case postale 271
1211 Genève 8

Genève, le 10 décembre 2024

Affaire traitée par :

Sara Dias
Adjointe de direction
technique

sara.dias@geneve.ch
022 418 20 51

**Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail : consultation sur les adaptations
et compléments 2025**

Monsieur le Directeur,

Notre département a pris connaissance de votre courrier du 11 novembre 2024 concernant la consultation citée en objet, qui a retenu toute notre attention.

Nous avons en particulier pris connaissance de la mise à jour de la fiche « FO 3.4 Région de Genève » proposée par l'OFT, qui concerne directement le territoire de la Ville de Genève. A propos de celle-ci, nous saluons la suppression d'une étape ultérieure d'extension du nœud de Genève passant par la construction d'un deuxième quai souterrain à deux voies. Ceci répond directement au programme validé plus tôt cette année par les maîtres d'ouvrages du projet d'extension du nœud ferroviaire de Genève en cours de développement.

Nous prenons note, par ailleurs, des études en cours concernant la création d'une nouvelle ligne entre Genève et Perroy permettant d'offrir, à terme, 4 voies complètes entre Genève et Lausanne, ce que nous soutenons sur le principe. En l'absence de toute information concernant ces études dans les documents transmis, et en particulier au sujet du raccordement de ladite ligne à Genève, nous ne pouvons pas nous prononcer sur ce point.

Nous tenons nos équipes à disposition pour toute coordination jugée nécessaire et vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Nicolas Betty
Codirecteur a.i.

Service de l'aménagement (SAM)

T +41 (0)22 306 07 40
sam@vernier.ch

Merci de rappeler nos références :
MBUS IMOR egui / Th 79195

DSM-OCT
Direction des transports collectifs,
professionnels et du développement
multimodal
Case postale 271
1211 Genève 8

Vernier, le 4 décembre 2024

Concerne : Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail : consultation sur les adaptations et compléments 2025

Madame, Monsieur

Par la présente et dans le cadre de la consultation relative à l'objet cité en titre, nous nous permettons de vous faire part des observations de la Ville de Vernier.

En préambule, nous tenons à souligner le fait que nous avons bien compris que les plans sectoriels constituent un instrument à l'aide duquel la Confédération coordonne ses activités à incidences spatiales uniquement et relevant de la compétence de la Confédération.

Même si certaines des observations ci-dessous portent sur des objets qui pourraient être considérés par la Confédération comme n'ayant pas d'incidence spatiale ou n'ayant pas d'influence à l'échelle nationale, la Ville de Vernier estime qu'il est opportun de les exprimer dans le cadre de cette consultation afin que les offices cantonaux et fédéraux compétents les prennent en compte dans le cadre de la planification de l'offre ferroviaire.

S'agissant de la fiche objet 3.2 Genève-Lausanne, nous avons bien pris note que le tracé du raccordement de la ligne entre le Vengeron et le nœud de Genève est encore à l'étude et que plusieurs variantes seront établies. Cependant, la Ville de Vernier profite de cette consultation pour exprimer, à ce stade des réflexions, ne pas souhaiter de variante desservant l'aéroport, si celle-ci devait correspondre à un bout de ligne. En effet, la ligne desservant l'aéroport étant à ce jour sans issue, y relier la future ligne Genève-Lausanne longeant la N1 condamnerait la desserte de la Ville de Vernier par cette nouvelle offre, ainsi que la possibilité d'établir un lien direct entre le Pays de Gex et le reste de l'arc lémanique. Par ailleurs, cela créerait un transbordement supplémentaire pour les usagers de cette ligne en déplacement entre l'arc lémanique et la centralité de la Praille, vouée à prendre de plus en plus d'importance avec le développement du PAV. Si en revanche, le projet de ligne Genève-Lausanne prévoit d'établir une liaison directe avec la rive gauche en passant par l'aéroport, sans transiter par Cornavin, la Ville de Vernier serait favorable.

Concernant la future halte de Châtelaine ainsi que l'infrastructure ferroviaire consistant en l'aménagement d'une voie supplémentaire en direction de la France, en lien avec le développement de Cornavin souterrain, la Ville de Vernier estime important de souligner le fait que ces infrastructures devront anticiper et prendre en compte l'éventuelle augmentation de l'offre qui découlerait de la nouvelle ligne Genève-Lausanne, et donc une potentielle augmentation du nombre de voies par rapport à ce qui est prévu à ce jour par le projet de Cornavin souterrain.

En parallèle, nous estimons que l'influence de la future halte de Châtelaine pourrait s'étendre au-delà de l'échelle locale, en particulier en sachant que le raccordement au nœud de Genève n'est pas encore défini. De ce fait, il nous semblerait judicieux que ce projet de halte figure au plan sectoriel actuellement en consultation.

Enfin et s'agissant du tunnel du Furet, nous comprenons que son ouverture au trafic voyageurs n'a à ce stade pas d'incidence au niveau national. En revanche, nous trouverions judicieux que la mise à niveau de cette infrastructure soit prise en considération par le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, car l'ouverture de ce tunnel au trafic voyageurs en provenance de la rive gauche du Canton pourrait contribuer à soulager le nœud de Cornavin.

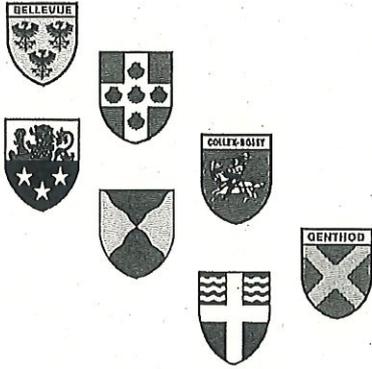
En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à ces observations, nous nous tenons à disposition pour tout complément d'information et vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.



Mathias BUSCHBECK
Conseiller administratif

GROUPEMENT DES COMMUNES DE LA RIVE DROITE DU LAC

Bellevue – Céligny – Collex-Bossy – Genthod – Grand-Saconnex – Pregny-Chambésy – Versoix



Office cantonal des transports
Direction des transports collectifs,
professionnels et du développement
multimodal
Monsieur Benoît PAVAGEAU, Directeur
Case postale 271
1211 Genève 8

Pregny-Chambésy, le 3 décembre 2024
N/Réf. : PFS/ps

DSM - OCT Reçu le R	
04 DEC. 2024	
Aigle	X 603686-2024
Resp.	BP
Copies	SB, JLB

Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail Consultation sur les adaptations et compléments 2025

Monsieur le Directeur,

Nous nous référons à votre correspondance du 11 novembre 2024 ainsi qu'à la séance du 26 novembre 2024 concernant l'objet cité sous rubrique.

Les communes du GCRDL sont satisfaites d'avoir été informées de l'avancée de la réflexion d'une nouvelle ligne de train entre Genève et Lausanne.

Elles sont conscientes qu'actuellement aucun tracé définitif ne peut être proposé, tout particulièrement sur le sol genevois, et que la gare de raccordement n'est pas encore choisie.

Elles aimeraient cependant que les réserves des bois de Bondex et des bois d'Avault soient traitées avec une attention particulière et de façon à ne pas mettre en difficulté ces territoires.

La création d'une ligne supplémentaire est assurément un atout pour notre région, et elle serait dédiée au trafic Intercity. Il serait également nécessaire de renforcer le trafic local sur les voies existantes, tant par la cadence des trains que par l'augmentation des places disponibles.

De plus, un sérieux renforcement de l'offre pour nos communes par un prolongement de la ligne du LEX jusqu'à Nyon ainsi qu'une amélioration de l'offre regio-express dans les gares des communes genevoises de la rive droite du lac seraient sans aucun doute un atout majeur.

Une meilleure coordination entre les organisateurs d'événements de la région genevoise et l'offre en train pour la population est également nécessaire.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à nos remarques, et nous vous adressons, Monsieur le Directeur, l'expression de notre parfaite considération.

Au nom de la commission aménagement et mobilité du
Groupement des communes de la rive droite du lac

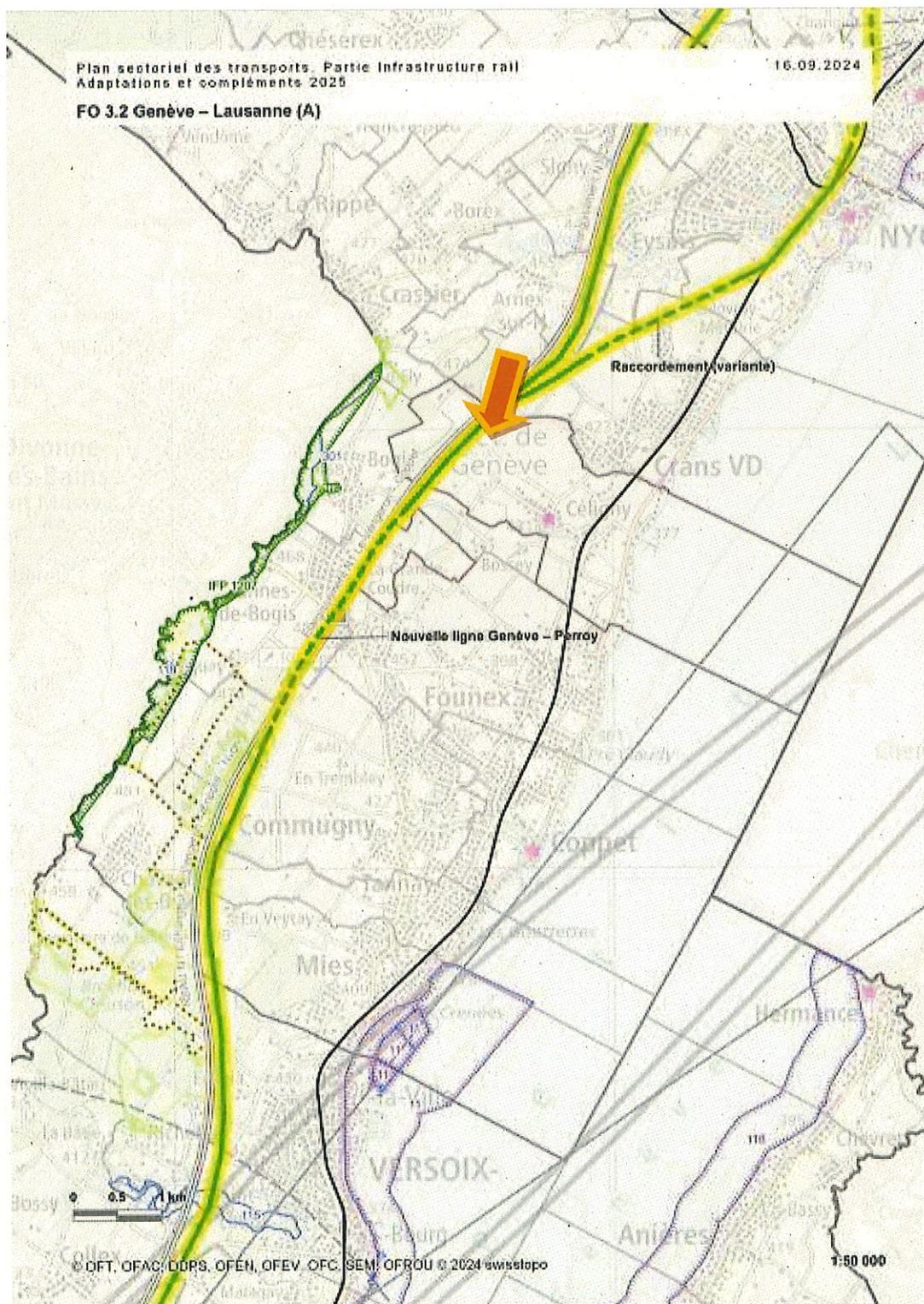

Philippe SCHWARM, Président

p.a. Mairie de Pregny-Chambésy

47, Rte de Pregny – 1292 Chambésy

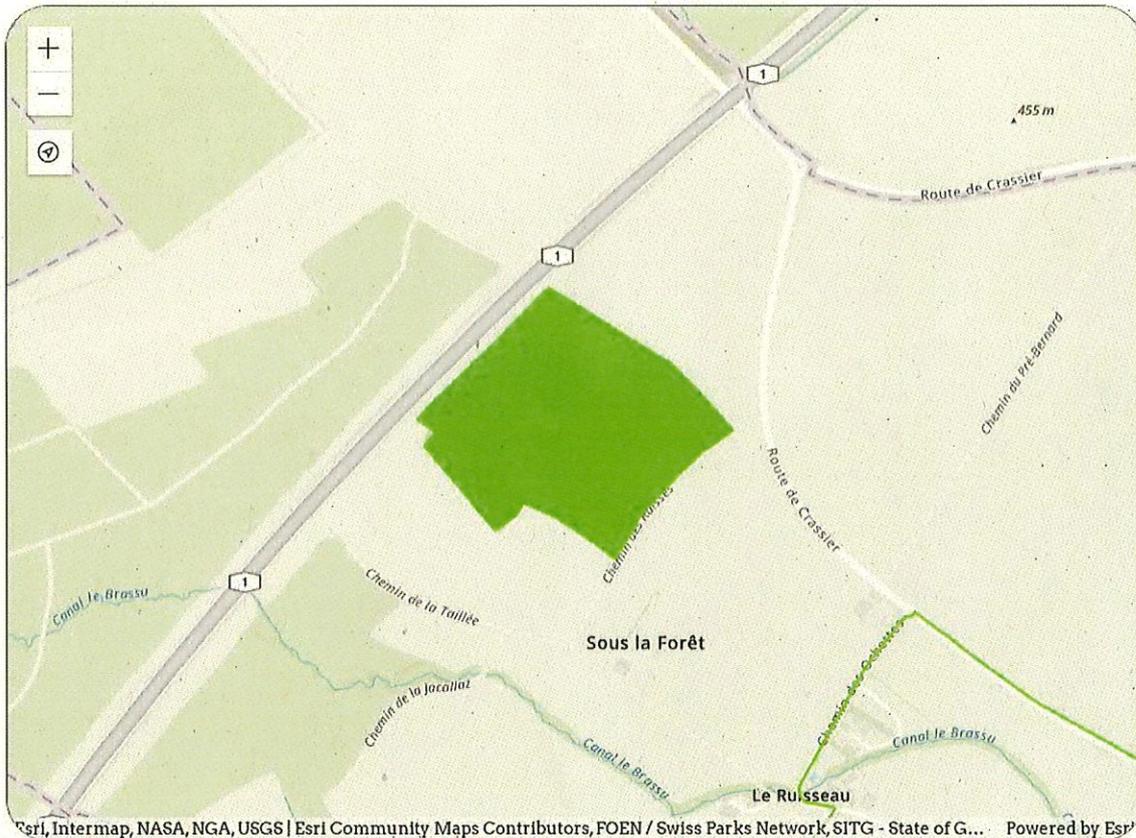
E-mail : info@pregny-chambesy.ch – Tél +41 (0)22 758 98 41 – Fax +41 (0)22 758 98 42

Céligny - Bois de Bondex - réserve naturelle





Bois de Bondex - réserve naturelle – réseau agro-environnemental



La réserve naturelle des Bondex est une forêt refuge entre l'autoroute et les champs.

- Malgré son isolement, la réserve naturelle des Bondex concentre de nombreux habitats avec des forêts, des prairies et des marécages.
- 6.6 hectares dont la majorité de forêt humide
- Cette diversité fait le bonheur d'une flore diversifiée et de nombreux animaux y trouvent refuge : près de 170 espèces de champignons y ont ainsi été recensées.
- Compte tenu de la valeur des lieux, des travaux de revitalisation ciblés ont eu lieu en 2009 afin de favoriser le patrimoine naturel du site.
- Les chiens sont interdits dans cet espace, même tenus en laisse.

Un marais d'importance nationale

- Les marécages forestiers hébergent des plantes aquatiques fragiles, comme les laïches (ou carex) ou l'iris jaune.
- Cette riche zone humide constitue un site important pour la reproduction des amphibiens - comme les grenouilles rousse ou agile - et une halte visitée par les oiseaux migrateurs.



Une mosaïque de prairies pour des fleurs rares

- Les lisières de la réserve accueillent des fleurs et plantes basses qui apprécient la lumière
- Les prairies sont entretenues pour éviter la colonisation des buissons. Grâce à ces mesures, une orchidée – l'orchis tachetée – peut fleurir chaque printemps.

Une forêt diversifiée

- La réserve héberge une forêt typique du paysage genevois où dominant le Chêne pédonculé et le Charme
- 25 espèces d'arbres y ont été dénombrées, comme le Hêtre, l'Aulne ou encore le Châtaignier.

En savoir plus : <https://www.ge.ch/document/nature-petits-guides-reserves-bois-versoix>

Connexion avec l'agriculture

La valeur naturelle de la réserve des Bondex est renforcée par la présence d'un réseau agro-environnemental favorisant la biodiversité des milieux ouverts.

De nombreuses exploitations agricoles genevoises intègrent des surfaces de compensation écologiques. Ces coups-de-pouce pour la nature, financés par la Confédération se concrétisent par des haies, des prairies extensives, des bosquets, des arbres fruitiers haute-tige - autant d'éléments paysagers qui enrichissent la diversité des zones ouvertes.

Leur valeur pour la faune et la flore augmente encore lorsque ces zones sont connectées entre elles. C'est ce que vise un *réseau agro environnemental*, comme celui qui est mis en œuvre à Céligny grâce à la collaboration des agriculteurs locaux, avec le soutien du Canton.

Situé à proximité de la réserve des Bondex, ce réseau agro-environnemental améliore les connexions naturelles utilisées par les animaux pour se déplacer. Il renforce ainsi la biodiversité de cette forêt protégée en permettant de réduire son isolement.