



Genève, le 28 juin 2017

Le Conseil d'Etat

3188-2017

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Mme Doris LEUTHARD
Présidente de la Confédération
Palais Fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : consultation fédérale sur la conception relative au transport ferroviaire de marchandises

Madame la Présidente,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur la conception relative au transport ferroviaire de marchandises.

En préambule et d'une manière générale la question du fret international pourrait être davantage développée, compte tenu de la situation géographique du canton de Genève qui est fortement impacté par la présence de ses frontières.

L'agglomération genevoise connaît effectivement une situation particulière par rapport au reste de la Suisse.

Si Bâle est l'entrée majeure pour les flux provenant de l'Europe du nord, Genève pourrait constituer une porte d'entrée depuis le sud de l'Europe. De plusieurs sources, une croissance du trafic fret est attendue dans l'axe est-ouest européen, notamment depuis le port de Marseille. Genève pourrait devenir ainsi une seconde porte d'entrée pour la Suisse, à condition de développer les infrastructures de transports et de transbordements en France et en Suisse. S'agissant du réseau suisse il conviendrait de sensibiliser l'Office Fédéral des Transports (ci-après l'OFT) à ces éléments afin de pousser les CFF à développer le réseau ferroviaire pour l'approvisionnement de l'agglomération genevoise depuis Bâle mais également pour des flux de marchandises provenant de l'axe Marseille-Genève en direction de l'Est. Des discussions devraient avoir lieu dans le cadre du Programme de Développement Stratégique de l'Infrastructure Ferroviaire 2030 (PRODES) en tenant compte de l'ensemble des sillons ferroviaires, (voyageurs et fret), sous l'arbitrage de l'OFT.

De plus, cette consultation identifie les enjeux spatiaux et fonctionnels liés à la question du fret ferroviaire à l'échelle de la Suisse, ainsi que les rôles des diverses parties prenantes. Sur ce point, ces éléments sont intégrés dans le plan directeur cantonal (ci-après PDCn) 2030 du canton de Genève et sa fiche B07 ("Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine").

Les sites et infrastructures genevois identifiés dans la conception de la Confédération au titre d'Installations de Transbordements dédiées au Transport Combiné (ITTC) et débords sont les sites de la Praille et Vernier-Meyrin Cargo, ce qui est conforme à la fiche B07 du PDCn, compte tenu du caractère structurants de ces sites. Par contre, vous mentionnez le site de Dardagny La Plaine comme gare de réception. Il s'avère qu'au vue de la faiblesse actuelle du trafic, ce site n'est pas retenu en tant que tel dans le PDCn.

Enfin s'agissant toujours de remarques d'ordre général, si la conception est harmonisée avec les objectifs de la politique environnementale de la Confédération, il serait important de mentionner expressément la législation concernant le transport des matières dangereuses (Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs - OPAM 814.012) qui n'apparaît pas en tant que telle car le transport contraint substantiellement les possibilités d'urbanisation dans des secteurs situés à proximité des voies ferrées.

Conformément à votre demande, notre prise de position sur les deux documents contenus dans la consultation (la conception de la Confédération en matière de fret ferroviaire et son rapport complémentaire), figure dans l'annexe jointe à la présente.

Notre Conseil d'Etat vous remercie de bien vouloir prendre en considération ces remarques.

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

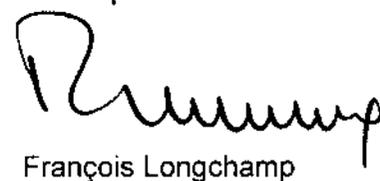
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Consultation fédérale pour le fret ferroviaire de marchandises

Annexe à la prise de position du canton de Genève : réponse aux questions relatives à la conception pour le fret ferroviaire et à son rapport complémentaire.

A. La conception de la Confédération

1. *La conception remplit les objectifs visés par la loi sur le transport de marchandises et la loi sur l'aménagement du territoire.*
2. *Les objectifs, les idées directrices et les principes de la conception sont-ils opportuns (chapitre 2)?*

La conception de la Confédération en matière de fret ferroviaire est quasi exclusivement pensée en termes d'aménagement du territoire. Or étant donné que les infrastructures dont il s'agit servent principalement l'activité économique liée au transport de marchandises, il serait souhaitable qu'à l'instar des autres consultations fédérales, le volet économique fasse l'objet d'une mise en perspective plus aboutie quant aux incidences du concept stratégique préconisé par la Confédération.

S'agissant précisément de l'objectif stratégique E, il serait intéressant de préciser comment seront évaluées les correspondances des projets envisagés par les cantons avec les plans stratégiques et les options décrites dans la conception de la Confédération.

En matière d'objectifs, une synchronisation avec le processus de planification PRODES 2030, serait pertinente compte tenu que le transport de voyageurs peut potentiellement restreindre le trafic de marchandises, compromettre les transports réguliers ou empêcher de nouveaux transports ou des hausses de productivité. Les cantons, entreprises ferroviaires et particulièrement la branche "transport de marchandises" doivent être consultés sur la stratégie générale d'utilisation du réseau ferré.

Concernant l'idée directrice C, le fait de mentionner l'imbrication des échelles, notamment régionale (soit transfrontalière pour Genève) pour ces infrastructures de fret est essentiel pour assurer l'efficacité et l'utilisation des infrastructures existantes et limiter les reports sur la route. Il pourrait être intéressant de développer davantage les questions d'interconnexion entre rail et route, ainsi que les modalités de coopération avec d'autres pays (la France pour Genève avec qui elle possède des frontières avec deux de ses départements, l'Ain et la Haute-Savoie). Un renvoi clair aux coordinations possibles au niveau transfrontalier serait donc le bienvenu pour les cantons concernés.

Sur les principes énoncés dans le chapitre 2, la possibilité d'envisager la désaffectation d'infrastructures sous-utilisées, parfois bien situées (secteurs potentiellement identifiables car à proximité d'une desserte ferrée) est pragmatique et permet de répondre aux besoins des populations, notamment dans l'optique de favoriser la coordination entre urbanisation et transport. Cet aspect est important pour Genève eu égard à l'exiguïté de son territoire.

3. *Les plans stratégiques et les options concernant les différentes catégories d'installations sont-ils complets, adéquats et opportuns (chapitre 4)?*

La seule remarque que nous souhaitons apporter concerne les chiffres de tonnages mentionnés à la figure 1 qui sont très faibles par rapport aux données en possession sur Genève. Il conviendrait de vérifier ce point.

4. *Les répertoires des installations sont-ils corrects et adéquats*

La liste alphabétique n'est pas ergonomique et gagnerait en lisibilité en étant organisée par canton (pour chaque type d'installation) avec une carte synthétique, comme le proposent les plans sectoriels.

5. *Le processus d'adaptation des répertoires selon les options 3.1 et 4.2 est-il adéquat et opportun ?*

Il est en effet adéquat et opportun. La possibilité de mettre à jour les répertoires sur demande des cantons ou des prestataires est pragmatique.

B. Le rapport complémentaire

Globalement s'agissant du rapport complémentaire et plus particulièrement des prévisions de développement du fret ferroviaire, la Confédération n'ambitionne pas une augmentation de la part modale du rail à l'horizon 2030. Il serait intéressant d'avoir des précisions sur ce point.

De plus il conviendrait d'ajouter la référence à la démarche de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (COSAC), qui est en charge d'identifier les sites logistiques d'importance supra-cantonale. Ses travaux pourraient en effet avoir des incidences sur le fret. Un document est en cours de préparation, qui sera finalisé courant du mois de juin 2017.

6. *A l'heure actuelle le fret ferroviaire suisse et l'évolution prévue du marché sont-ils présentés de manière compréhensible et correspondent-ils à votre point de vue? (chapitre 2)*

L'évolution du contexte et celle potentielle du marché sont clairement présentés et intègrent diverses thématiques notamment spatiales, qui sont pertinentes pour comprendre les enjeux et les possibles évolutions du trafic de marchandises à 2030 voire à 2040, même si une telle projection est toujours délicate.

Le développement en matière de transport combiné, à l'intérieur de la Suisse ou en échange, montre la nécessité de dimensions minimales et d'une organisation hiérarchisée des sites afin d'éviter la baisse du transport combiné et le report sur la route.

Cependant pour le cas spécifique du canton de Genève, il semble que l'évolution de l'activité retenue, que ce soit en interne ou en échange, soit sous-estimée. En effet l'augmentation des besoins qui est prise en compte ne semble concerner que la Suisse orientale et la région Bâloise. Il convient donc de rappeler qu'à l'échelle du canton voire du Grand Genève, les prévisions annoncent une augmentation de la population (+84 000), comme des emplois (+60 000), qui est significative d'ici à 2030. A ce titre, la modification des modèles d'affaire (digitalisation, modification des habitudes de consommation...) et son influence manifeste en termes logistique, ne paraissent pas être mesurée de manière suffisamment convaincante à hauteur des +25% qui figurent dans les documents soumis à la consultation.

7. et 8 La présentation des concepts de production et les différentes catégories d'installations du transport ferroviaire de marchandises sont-elles compréhensibles ? (chapitre 3 et 4)

Les distinctions faites, par contenant et contenu, sont compréhensibles et les principales fonctionnalités sont bien décrites, tant au niveau des installations des types de gare que de leur rôle.