



Genève, le 21 juin 2017

Le Conseil d'Etat

3044-2017

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Madame Doris Leuthard
Conseillère fédérale
Palais fédéral nord
3003 Berne

Concerne : Consultation fédérale du Plan sectoriel des transports – Partie Infrastructure route – Partie conceptuelle

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Conseil fait suite à la consultation des cantons relative au rapport cité en objet pour laquelle nous vous remercions.

Ce document vise à assurer la coordination entre les objectifs du développement territorial et ceux du développement du réseau des routes nationales. Ainsi, ce document se doit d'être coordonné, non seulement avec les dossiers des transports et les autres plans sectoriels de la Confédération, mais également avec les planifications directrices des cantons et les projets d'agglomération.

A ce titre, nous demandons que figurent de manière explicite dans ce plan sectoriel, les principaux projets routiers cantonaux, aujourd'hui planifiés et figurant dans le Plan directeur cantonal 2030, ayant un impact significatif sur le réseau des routes nationales et pour lesquels les enjeux de coordination urbanisation – transport – environnement sont majeurs, à savoir :

- La réalisation d'une nouvelle jonction à Versoix.
- La route des Nations et la modification de la jonction du Grand-Saconnex.
- La route de Montfleury en lien avec la nouvelle demi-jonction de Vernier-Canada.
- La route des Abarois et l'adaptation de la jonction de Bernex.
- Les liaisons Genève-Sud (L1 et L2) en lien avec le complément de la jonction de Lancy-Sud.
- Le Bouclément autoroutier avec la Traversée du lac et ses mesures d'accompagnement.

S'agissant de ce dernier projet, notre Conseil vous rappelle que son principe est maintenant inscrit dans la Constitution genevoise et que sa réalisation est planifiée pour 2030.

En outre, compte-tenu de la faible marge de manœuvre du canton de Genève vis-à-vis de son quota de surfaces d'assolement disponibles, nous demandons que les projets fédéraux inscrits au Plan sectoriel des transports n'affectent pas cette marge de manœuvre. Dans ce sens, le rapport soumis à la consultation pourrait être utilement précisé, notamment dans son chapitre 3, point 3.3 « Protection de l'environnement et du milieu bâti contre les atteintes ».

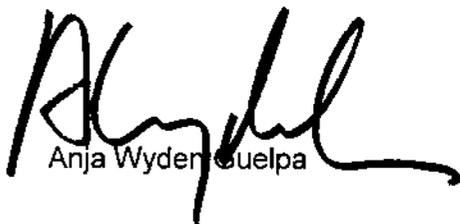
Par ailleurs, si l'état de coordination des mesures mentionnées dans le plan sectoriel et ses annexes reflètent les éléments du Plan directeur cantonal 2030 en force depuis 2015, il nous paraît opportun d'intégrer les nouveaux états de coordination figurant dans la mise à jour du Plan directeur cantonal. Un tableau indiquant les évolutions des états de coordination à prendre en compte est annexé à la présente, pour autant qu'ils soient confirmés dans le cadre de l'examen de ce document, actuellement en cours par vos services.

Pour le surplus, des remarques de détail, portant notamment sur une meilleure prise en compte de la dimension environnementale et paysagère dans le rapport, figurent en annexe de la présente.

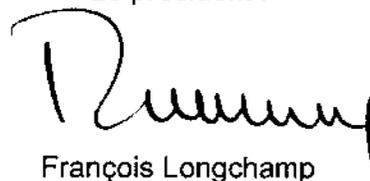
Vous remerciant par avance de la prise en considération de nos demandes d'adaptation, recevez, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations les meilleures.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Anja Wyden-Guelpa

Le président :


François Longchamp

Annexe mentionnée

Consultation fédérale du Plan sectoriel des transports – Partie infrastructure route – Partie conceptuelle

Annexe à la prise de position du canton de Genève

Etat de coordination des mesures

Les états de coordination des mesures mentionnées aux pages 46 à 50 de l'annexe du plan sectoriel des transports et en page 69 du rapport sont compatibles avec la fiche B03 du Plan directeur cantonal 2030 (PDCn2030), en force depuis avril 2015.

Cependant, la mise à jour du PDCn2030 actuellement en cours, adossée pour une grande part au projet d'agglomération (PA) 3 déposé auprès de la Confédération en décembre 2016, propose des états de coordination revus, comme le présente le tableau récapitulatif ci-dessous :

Plan sectoriel		PDCn en force		PDCn en cours de mise à jour		Ref. PA3
Objet	Etat de coordination	Fiche PDCn 2030	Etat de coordination	Fiche PDCn 2030	Etat de coordination	
Elargissement N1 Perly-Bernex	CC	B03	CC	B 03-7	CR	12-24
Elargissement N1 Bernex-Genève- Aéroport	CC	B03	CC	B 03-7	CR	12-24
Elargissement N1 Genève-Aéroport-Le Vengeron	CC	B03	CC	B 03-7	CR	12-24
Jonction N1 Vernier-Canada	CC	B03	CC	B 03-10	CR	33-18
Jonction N1 Lancy-Sud	CR	B03	CR	B 03-9	CR	40-10
Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence N1 Genève Aéroport - Versoix	CR	B03	CC	B 03- 8	CC	12-38

CC : coordination en cours

CCR : coordination réglée

Fiche Espace métropolitain

En page 68 le contexte de l'espace métropolitain lémanique est décrit : 1er paragraphe – remplacer Savoie par Haute-Savoie.

Prise en compte de la dimension environnementale et paysagère dans le rapport

- Le mot-clef "contrat-corridor" n'est pas cité, donnant l'impression qu'il n'y a pas de corridors faunistiques (terminologie officielle) d'intérêt dans la région genevoise. Ce point doit être corrigé.
- La Stratégie biodiversité suisse se voit considérée comme un élément à prendre en compte dans les projets. Vu son importance, il conviendrait de la rajouter nommément dans les planifications à prendre en compte dans le chapitre 1.4 puisqu'étant clairement en relation avec cette thématique.
- Chapitre 2.1 il est question des effets des infrastructures : il convient de renforcer l'assertion qu'il faut aussi considérer l'importance des corridors à la fois transversaux (ceux qui sont coupés), mais aussi parallèles (ceux qui peuvent être favorisés) par exemple le long des autoroutes.
- Dans le chapitre 2.2, il est souhaitable d'affirmer plus fortement la nécessité d'éviter les impacts négatifs sur la nature et le paysage.
- Dans le même chapitre 2.2, où il est fait état de la perte des terres cultivables, il faut préciser qu'il faut porter une attention toute particulière à ne pas prévoir les surfaces de compensations forestières en zone agricole et encore moins sur les surfaces d'assolement.
- Chapitre 3.3. intégrer l'infrastructure écologique: les routes nationales peuvent provoquer un morcellement du paysage / des milieux naturels, il convient donc de réduire au maximum les effets qui en découlent.
- A la page 19 du document (chapitre 3, point 3.3) il est indiqué : "*Les surfaces d'assolement doivent être ménagées. Si ces surfaces sont sollicitées à titre exceptionnel, une compensation doit être recherchée.*" Nous demandons que soient apportées les modifications suivantes à cette phrase : "*Si ces surfaces sont sollicitées (par un ouvrage inscrit dans le plan sectoriel des transports), la Confédération prend les mesures nécessaires afin de garantir que les réserves en SDA utilisables par le canton concerné ne soient pas affectées.*"
- Intégrer aussi la notion d'opportunité: les infrastructures routières peuvent contribuer à la mise en œuvre de l'infrastructure écologique (cf. plus haut - corridors le long des infrastructures à intégrer lors des planifications). Compléter le texte en disant qu'il faut concevoir ces espaces le long des infrastructures routières pour qu'elles puissent également servir de corridors à la biodiversité et être coordonnée avec l'infrastructure écologique.
- Chapitre 4.11 - Renforcer la notion d'infrastructure écologique, qui comprend à la fois la question du franchissement des infrastructures routières, mais aussi la promotion des déplacements le long de celles-ci.
- Les assainissements du bruit routier des tronçons de l'autoroute sur le canton, en partie planifiés, ont fait l'objet de demande d'allègements. Certains bâtiments bordant les routes nationales sont effectivement encore en dépassements des valeurs limites d'immissions de l'ordonnance fédérale de protection contre le bruit, malgré les mesures d'assainissement prévues. En cas de modification notable de ces installations (agrandissement par exemple), de nouvelles mesures et/ou une mise à jour des allègements sera nécessaire, conformément au droit fédéral (LPE et OPB). Bien que le document traduise en partie cette obligation légale, il conviendrait de le préciser et de mentionner que les processus d'assainissements devront notamment être conformes au manuel du bruit routier de la Confédération.

- Les nouvelles installations fixes génératrices de bruit devront quant à elles respecter les valeurs de planification. Dans le cadre des procédures d'autorisation, il conviendra de quantifier les impacts en matière d'exposition au bruit et de mettre en place les mesures économiquement et techniquement supportables pour limiter les nuisances.