

Plan sectoriel des transports, Partie Transport souterrain de marchandises (SUG)

Rapport explicatif



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC**

Office fédéral des transports OFT

Office fédéral du développement territorial ARE

Impressum**Editeur**

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Office fédéral des transports (OFT), Office fédéral du développement territorial (ARE)

Traductions et correction

Services linguistiques OFT

Citation

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC :
Plan sectoriel des transports, partie Transport souterrain de marchandises (SUG), Berne

Distribution

Le rapport peut être téléchargé gratuitement sous www.bav.admin.ch

Version allemande: Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG) – Erläuterungen

25.06.2025

Table des matières

1	Objet	4
2	Déroulement de la planification.....	4
2.1	Coordination au sein de la Confédération.....	4
2.2	Participation des cantons et de CST SA.....	4
2.3	Élaboration du plan sectoriel, consultation et conciliation selon l'OAT	4
3	Résultats de la collaboration et de la CONSULTATION visées à l'art. 19 OAT	5
3.1	Généralités	5
3.2	Prises de position reçues	5
3.3	Propositions et remarques issues de la consultation.....	5
3.4	BILAN	16
4	Résultats de la CONCILIATION visée à l'art. 20 OAT	17
4.1	Prises de position générales et reçues	17
4.2	Demandes et remarques issues de la conciliation.....	18
4.3	BILAN	19
5	Résultats de la consultation formelle des offices	20
5.1	Prises de position générales et transmises.....	20
6	Annexes	21

1 Objet

L'entreprise Cargo sous terrain SA (CST) prévoit de construire un système logistique souterrain traversant le Plateau. En vertu de la loi fédérale du 17 décembre 2021 sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)¹, l'Office fédéral des transports (OFT) a élaboré le plan sectoriel des transports, partie Transport souterrain de marchandises (SUG).

Le SUG fait partie du plan sectoriel des transports au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT)². Sa partie conceptuelle présente les principaux objectifs du SUG et comment concilier ceux-ci avec les objectifs et les instruments d'aménagement du territoire de la Confédération et des cantons. Les quatre fiches d'objet traitent la coordination territoriale du projet CST pour la section prévue entre Gäu et Zurich ; elles concernent les cantons de Berne, de Soleure, d'Argovie et de Zurich.

Le présent rapport décrit le déroulement de la planification en vue de l'élaboration du SUG (chap. 2). Les résultats des phases formelles visées aux art. 19 (voir chap. 3) et 20 (voir chap. 4) de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT)³ ainsi que les résultats de la consultation des offices (voir chap. 5) sont présentés.

2 Déroulement de la planification⁴

2.1 Coordination au sein de la Confédération

Le SUG a été élaboré sous la direction de l'Office fédéral des transports (OFT) en collaboration avec l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Les services fédéraux directement concernés (notamment les Offices fédéraux des routes [OFROU], de l'environnement [OFEV] et de l'aviation civile [OFAC]) ont participé à son élaboration. Les services fédéraux réunis au sein de la Conférence pour l'organisation du territoire (COT) ont de plus été consultés formellement avant les cantons et les communes. En outre, les offices fédéraux ont été consultés dans le cadre de la consultation formelle des offices.

2.2 Participation des cantons et de CST SA

Les cantons de Berne, de Soleure, d'Argovie et de Zurich ont été régulièrement informés et invités à participer dans le cadre d'une coordination générale (niveau technique) et d'une coordination politico-stratégique (CPS).

Les communes ont été représentées dans la coordination générale par la ville de Zurich et au sein de la CPS par l'Union des villes suisses (UVS).

L'OFT, l'ARE et CST ont échangé régulièrement aussi bien au niveau technique qu'au niveau stratégique.

2.3 Élaboration du plan sectoriel, consultation et conciliation selon l'OAT

Les travaux relatifs au SUG conformément à l'art. 17 OAT ont été lancés en 2017 parallèlement à l'élaboration de la LTSM. Une première consultation informelle des cantons concernés a eu lieu en 2019. Les travaux d'élaboration du SUG se sont ensuite poursuivis jusqu'au début de 2024, dans le cadre de la collaboration visée à l'art. 18 OAT.

La consultation des cantons et des communes, l'information et la participation de la population prévues à l'art. 19 OAT ont eu lieu du 1er février 2024 au 28 juin 2024.

¹ RS 749.1

² RS 700

³ RS 700.1

⁴ La procédure d'élaboration d'un plan sectoriel et les aspects formels du processus sont expliqués dans la publication suivante : Aide de travail pour les conceptions et plans sectoriels de la Confédération, ARE, 2002. Téléchargeable sous : www.are.admin.ch → Développement et Aménagement du territoire → Stratégie et planification → Conceptions et plans sectoriels.

La conciliation visée à l'art. 20 OAT s'est déroulée du 27 janvier 2025 au 26 février 2025.
La consultation formelle des offices s'est déroulée du 7 au 25 avril 2025.

3 Résultats de la collaboration et de la CONSULTATION visées à l'art. 19 OAT

3.1 Généralités

Le SUG tient compte des demandes fondamentales des cantons et de l'opinion publique, issues de la consultation menée conformément à l'art. 19 OAT.

Il a été possible de tenir compte dans une large mesure des contenus de plans directeurs et de programmes d'agglomération ainsi que des demandes apportées par les services spécialisés cantonaux lors de la collaboration relative au SUG.

3.2 Prises de position reçues

25 cantons et 8 autres participants (entreprises de transport, organisations) ont pris position dans le cadre de la consultation (voir annexe 1).

Lors de l'ouverture de la procédure de consultation et de participation ainsi que lors de l'information de la population en ce qui concerne le SUG le 1^{er} février 2024, les communes et les particuliers ont été invités à adresser leurs prises de position aux cantons respectifs, qui les ont intégrées à leurs prises de position. Le tableau ci-dessous contient aussi des propositions de communes qui ne sont pas particulièrement mentionnées dans les prises de position cantonales mais que l'OFT estime pertinentes.

Les vues d'ensembles ci-après indiquent comment les demandes des cantons et des différentes organisations ont été prises en compte lors des travaux subséquents sur le SUG.

3.3 Propositions et remarques issues de la consultation⁵

Propositions et remarques d'ordre général

Proposition	de	Traité par l'OFT
Plusieurs cantons n'ont pas de remarque ou déclarent renoncer à une prise de position.	BS, BL, GL, GE, NW, SH, UR	L'OFT en prend acte.
Plusieurs cantons et participants approuvent l'élaboration d'un SUG ou considèrent que celui constitue une base solide et/ou approuvent ses objectifs. Certains cantons et participants se félicitent du potentiel de délestage des autres infrastructures de transport.	AG, AI, AR, BE, FR, GE, GR, LU, OW, SG, SZ, VD, VS, ZH, Liechtenstein, FRU, GVS	L'OFT en prend acte.
Pour trois des quatre cantons concernés et pour deux organisations, le SUG n'est pas posé sur des bases suffisantes et ne peut pas être adopté sous cette forme. Il s'agit de clarifier des questions fondamentales dans certains domaines. L'absence de réponse à ces questions ne permet pas encore de procéder à une pesée des intérêts définitive au niveau de l'aménagement du territoire.	AG, SO, ZH BirdLife, ProNatura	voir ci-après
Deux cantons ne lanceront la procédure d'établissement de plans directeurs prévue dans la LTSM que lorsque les bases requises seront disponibles et que la coordination sera réglée dans le SUG pour toutes les parties intégrantes nécessaires à l'exploitation.	ZH, AG	L'OFT en prend acte.
Un canton estime que, pour la suite de la procédure, il est essentiel qu'une discussion ait lieu au plus haut niveau entre les cantons concernés par l'étape 1 et la Confédération, avec la participation du chef du DETEC.	SO	Les entretiens Confédération-cantons ont eu lieu ou se poursuivent si nécessaire.

⁵ Pour les abréviations , voir Annexe 1.

Un canton estime qu'un système de tunnel permet moins de flexibilité que les modes de transport traditionnels. Il est complexe et onéreux de l'adapter <i>a posteriori</i> . De plus, le système ne peut être exploité de manière judicieuse que s'il est réalisé dans sa totalité (garantie d'un nombre approprié de <i>hubs</i>).	ZH	La partie conceptuelle du SUG a été complétée en ce sens que la coordination pour les différents objets du SUG ne sera réglée que lorsque le système intégral sera prêt pour la coordination réglée.
Une organisation considère que les avantages du projet doivent compenser ses effets négatifs à long terme. Les procédures et les processus de planification et de mise en œuvre de la première étape sont déterminants pour la suite ; en conséquence, il convient de leur accorder une attention particulière.	GVS	L'OFT en prend acte.

Propositions et remarques sur le thème des transports

Trafic total		
Pour plusieurs cantons et une entreprise de transport, il faut réviser l'intégration du système de transport souterrain de marchandises (raccordement aux réseaux routier et ferroviaire, compatibilité/intermodalité route-rail-sous-sol, effets sur les réseaux routier/ferroviaire). Le cas échéant, il faut préciser cela dans la partie conceptuelle du SUG (ch. 2.1).	GE, GR VD, SG TG, ZH CFF	Le chap. 1 a été complété ou précisé.
Un canton est d'avis que le SUG doit être plus précis en ce qui concerne les aménagements d'infrastructure requis. Il faut indiquer les effets sur le transport en se basant sur les chiffres du trafic 2040.	SO	Les effets sur le transport doivent être particulièrement pris en compte dans la suite de la planification. Le SUG a été complété et précisé.
Selon une organisation, il manque dans la base légale du SUG la planification du réseau, il n'est donc pas possible d'assurer le transport souterrain de marchandises dans toute la Suisse et en tenant compte d'aspects macroéconomiques. Un arrêté concernant le réseau similaire à celui concernant les routes nationales devra être décidé au plus tard lors de la construction du projet intégral.	FSU	L'OFT en prend acte.
Un canton demande que le rail soit développé dans les régions auxquelles CST ne profitera pas.	JU	L'OFT en prend acte.
Un canton demande combien de sillons de trains de marchandises pourraient être libérés au profit du transport de voyageurs grâce à la réalisation de CST (Gäu-Zurich).	JU	Il est renvoyé au rapport d'EBP du 20.9.2024.
L'importance globalement limitée de l'utilité du transport souterrain de marchandises, qui est toutefois contrebalancée par des répercussions locales importantes, devra être prise en compte de manière appropriée lors de la pesée des intérêts par rapport à d'autres exigences.	ZH	L'OFT en prend acte.
Une organisation estime qu'il manque la preuve de l'efficacité de la nouvelle infrastructure en termes de surface et d'énergie. Il n'est pas possible de savoir si et comment le transport routier de marchandises peut diminuer ou diminuera dans l'ensemble. [...] On peut donc se demander si les objectifs de mobilité efficiente, de réduction de la pollution et d'encouragement de la qualité de l'habitat peuvent réellement être atteints.	FSU	L'OFT en prend acte et souligne que le tableau 2 au chap. 1 du SUG fournit des informations sur la contribution du transport souterrain de marchandises aux objectifs du plan sectoriel des transports (PST).
Surcroît de trafic		
Plusieurs cantons et organisations estiment que c'est en premier lieu le réseau routier primaire qui sera déchargé. Le réseau routier en aval, qui mène aux hubs, pourrait connaître un surcroît de trafic. De plus, les capacités libérées sur le réseau primaire pourraient induire du trafic sur les routes.	AG, BE, TG, SO, ZH FSU, GVS	Les effets sur le transport doivent faire l'objet d'une attention particulière dans la suite de la planification. Le SUG a

		été complété et précisé en ce sens.
Deux cantons et une organisation estiment qu'en cas de surcroît de trafic autour des <i>hubs</i> , il faut examiner et, le cas échéant, mettre en œuvre des mesures d'accompagnement. Celles-ci doivent être précisées dans le SUG. Des mesures de protection doivent également être prévues.	1. GR, LU GVS	Les éventuelles mesures d'accompagnement ne sont pas pertinentes pour le plan sectoriel. Le cas échéant, elles seront traitées dans la procédure d'approbation des plans.
Selon les estimations de deux organisations, l'absence de mesures d'accompagnement ne permettrait d'éviter qu'une petite partie du trafic de poids lourds.	Birdlife, Pronatura	Les éventuelles mesures d'accompagnement ne sont pas pertinentes pour le plan sectoriel. Le cas échéant, elles seront traitées dans la procédure d'approbation des plans.
Un canton demande des indications davantage différencierées pour les différents types de <i>hubs</i> .	ZH	Le SUG a été précisé en ce sens que les <i>hubs</i> doivent satisfaire à des exigences particulières selon qu'ils ont des effets locaux ou régionaux.
Logistique		
Il faut un concept logistique plausible pour tous les <i>hubs</i> . Ce concept doit aussi inclure la desserte spécifique par tous les modes de transport (voir aussi « <i>trafic total</i> »)	AG, TG, ZH	Le SUG a été complété et précisé en ce sens.

Remarque : les effets sur le transport revêtent une importance centrale. Il y a lieu d'élaborer les approfondissements nécessaires dans ce domaine dans la perspective de la prochaine révision du SUG (voir aussi indications et commentaires dans les fiches d'objet).

Propositions et remarques sur le thème de la nappe phréatique

Selon un canton, il faut indiquer au niveau du plan sectoriel que le projet CST n'entraîne pas de conflits insolubles avec l'utilisation de la nappe phréatique (constructions en-dessous du niveau moyen de la nappe phréatique, apport thermique, etc.). Il faut pouvoir exclure une mise en danger de l'approvisionnement en eau potable sur les captages publics voisins d'eau souterraine ou d'eau de source, aussi bien pendant la phase de construction que pendant l'exploitation.	SO	Il faudra accorder une importance particulière à la thématique de la nappe phréatique dans la suite de la planification. Le SUG a été complété et précisé en ce sens.
Un canton est d'avis qu'il n'est en principe pas possible d'autoriser la construction de <i>hubs</i> et de tunnels dans des aquifères d'une grande épaisseur et d'une grande perméabilité, et ce, afin de ne pas réduire de beaucoup et durablement le volume de stockage et la capacité d'écoulement. Il manque parfois des preuves correspondantes en matière de protection des eaux et/ou d'hydrogéologie.	ZH	idem
Pour trois organisations, la nappe phréatique doit être préservée, entre autres dans le contexte du changement climatique. Par conséquent, il y a lieu d'éviter les interventions non compensables sur la nappe phréatique, les réductions du débit de la nappe phréatique et les réchauffements.	BirdLife, ProNatura, GVS	idem

Remarque : la protection de la nappe phréatique et de l'eau potable revêt une importance centrale. Dans la perspective de la prochaine adaptation du SUG, une collaboration ciblée et opportune dans ce domaine sera établie entre la Confédération, les cantons et CST, afin de garantir, à l'échelon approprié, les exigences de protection de la nappe phréatique imposées par le droit (voir aussi indications et commentaires dans les fiches d'objet).

Propositions et remarques sur le thème de la gestion des matériaux d'exploitation

Deux cantons exigent que des emplacements soient définis pour les attaques intermédiaires/installations de chantier ou postes d'entretien dans les zones desservies par le rail pour le transport de matériel. Les conceptions et plans directeurs cantonaux doivent être respectés.	GE, AG	Le SUG a été complété en ce sens que les conceptions et plans directeurs cantonaux doivent être respectés.
Un canton prend position de manière détaillée sur les types de décharges.	SO	L'OFT en prend acte. Le SUG a été complété ponctuellement.
Une organisation demande que la gestion des matériaux d'excavation soit obligatoirement réglée dans le plan sectoriel, vu le lien fonctionnel. La réglementation légale à ce sujet n'est pas claire. Selon l'art. 21 LTSM, ce sont les cantons qui sont compétents alors que les emplacements pour la revalorisation et le dépôt de matériaux d'excavation et de déblai font partie des installations soumises à la procédure d'approbation des plans (PAP) (art. 9, al. 8, LTSM).	FRU	Le SUG définit et désigne à l'échelon approprié les sites pour le dépôt de matériaux d'excavation. L'exécution concrète est clarifiée dans la PAP.
Un canton note que la phase de construction, avec ses attaques intermédiaires et les installations de chantier, requerra des surfaces considérables dans des espaces déjà utilisés intensivement. Il faut chercher à réduire à un minimum les effets négatifs.	SO	Le SUG a été complété et précisé en ce sens qu'il faut procéder à des évaluations exhaustives des sites.
Deux cantons soulignent qu'ils ne pourront prendre position concrètement que lorsque les concepts de gestion des matériaux seront disponibles. Il faut lancer une coordination précoce avec les régions/cantons concernés.	BE, TG	L'OFT en prend acte.
Un canton indique qu'il aura des difficultés à stocker les éventuels matériaux sur son territoire.	GE	L'OFT en prend acte.
Pour deux organisations, trop de décharges seront remplies et de nouvelles seront nécessaires. La recherche de nouveaux sites renforce la pression sur les zones proches de la nature. En lieu et place, il faut acheminer les marchandises sur le réseau ferré et développer ce dernier.	BirdLife, ProNatura	L'OFT en prend acte.

Propositions et remarques sur le thème de la coordination territoriale / des plans sectoriels / des plans directeurs cantonaux

Plusieurs cantons et une organisation souhaitent que les interactions avec les autres parties du PST soient mieux présentées.	ZH, GE FSU	Le chap. 1 du SUG a été complété et précisé en ce sens.
Deux cantons estiment que la cascade SUG-plan directeur cantonal (PDC)-PAP est judicieuse.	GR, GE	L'OFT en prend acte.
Trois cantons et une organisation soulignent que les installations qui sont directement liées au tunnel et aux <i>hubs</i> ainsi que les installations en surface nécessaires à l'exploitation sont toutes soumises à la PAP. Les utilisations tierces telles que l'entreposage, la distribution et d'autres fonctions logistiques doivent en revanche être traitées selon le droit cantonal/communal. La délimitation des compétences (Confédération, cantons, communes) et des indications concernant le rapport avec les procédures cantonales et communales doit être précisée dans le SUG.	SO, VD, ZH FRU	Le chap. 1 du SUG a été complété et précisé en ce sens.
La répartition des compétences préoccupe un canton : il faut aussi une collaboration de la Confédération lors du choix des périmètres, qui ne doivent pas être imposés.	GE	L'OFT en prend acte. La collaboration se déroule dans tous les cas conformément aux art. 18 ss OAT.
Une organisation considère que le SUG ne prend effet conformément à l'art. 2 LTSM que dans les espaces où le Conseil fédéral – sur la base de la demande d'une entreprise privée – veut ou doit définir un site approprié. Une vue d'ensemble du transport souterrain de marchandises n'est pas fournie. De plus, il faut mieux mettre en évidence la valeur juridique des documents de CST dans le rapport.	FRU	L'OFT en prend acte et souligne que le système de transport souterrain de marchandises visé par la LTSM relève d'une initiative privée. Les documents

		pertinents sur le plan formel sont les documents officiels du SUG.
Un canton considère qu'il faut édicter des règles en vue de la garantie d'une participation opportune des communes, régions et cantons aux travaux de planification et d'étude de projet, le but étant d'augmenter le degré d'acceptation de toutes les parties concernées.	TG	Les cantons et les communes sont consultés et invités à participer dans le cadre des art. 18 ss OAT.
Par analogie à certaines réglementations cantonales, le SUG pourrait être assorti d'une condition selon laquelle la Confédération prend en charge l'élaboration de la planification si l'obligation de planifier n'est pas remplie dans un certain délai, à condition que la LTSM le permette.	FRU	L'OFT en prend acte et souligne que le transport souterrain de marchandises visé par la LTSM relève d'une initiative privée. La loi ne prévoit pas d'obligation de planification par la Confédération.
Du point de vue d'une organisation, le plan sectoriel de la Confédération ne peut pas imposer aux cantons de collaborer avec CST. Le SUG doit impérativement montrer comment gérer les différences en cas de conflit entre les <i>hubs</i> et les planifications cantonales. Il faut montrer comment les activités des <i>hubs</i> modifient l'utilisation dans les espaces d'infrastructure existants.	FRU	Il faut désigner les tâches de coordination pertinentes lors de l'élaboration du SUG. Les besoins de coordination sont décrits dans les fiches d'objet.
Pour une organisation, le SUG doit définir les espaces en trois dimensions. Il doit désigner les conflits déjà concrètement identifiables, par exemple avec la nappe phréatique, et les intégrer à la pesée des intérêts lors de la coordination réglée au niveau territorial. Les éléments existants peuvent avoir une influence en profondeur. Cette tâche ne peut pas être reportée à la phase d'approbation du projet.	FRU	L'OFT en prend acte. Les conflits et la thématique de la nappe phréatique seront traités adéquatement et à l'échelon approprié dans la suite de la planification.
Une organisation estime que, pour la réussite du transport souterrain de marchandises, le renvoi de la LTSM au droit cantonal (art. 2, al. 2, LTSM) en ce qui concerne le raccordement des entrepôts et des installations de transbordement au reste du réseau de transport n'est pas suffisant. Sans ces raccordements, il n'est pas possible d'exploiter le réseau. Le SUG doit définir du point de vue national les mesures auxquelles les cantons et les communes doivent aussi se conformer.	FRU	Le chap. 1 du SUG a été complété précisément en ce qui concerne la délimitation des compétences.
Un canton propose des compléments au ch. 1.3 du SUG en tant que partie du PST : <ul style="list-style-type: none"> - Tableau 2 : compléter et préciser la coordination du SUG avec les objectifs et les stratégies de perfectionnement du PST. Il faut intégrer les conséquences négatives et les questions en suspens. - Compléter la section des plans directeurs cantonaux par la mention de l'art. 7, al. 4, LTSM. - Figure 4 : affiner le processus de planification et de réalisation en interaction avec le processus des plans sectoriels et des plans directeurs et, le cas échéant, l'intégrer au ch. 1.2. 	SO	Le tableau 2 a été complété et précis. Par contre, il n'est actuellement pas opportun de faire mention de l'art. 7, al. 4, LTSM. La figure 4 a été adaptée.

Propositions et remarques sur le thème des coûts et du principe pollueur-paye

Plusieurs cantons et une organisation sont d'avis que le SUG doit préciser que le principe du pollueur-paye s'applique aux coûts des infrastructures de transport ou des mesures d'accompagnement qui s'avèrent nécessaires en dehors de la PAP. Il faut désigner les mesures correspondantes dans le plan sectoriel ou renvoyer au droit cantonal.	AG, BE, ZH GVS	Le SUG a été complété et précis en ce sens.
Un canton est également très préoccupé par une infrastructure de transport d'importance nationale issue d'une initiative privée et autofinancée. La Confédération doit expliquer comment cela	SO	La loi du 7 octobre 2005 sur les finances (LFC ;

<p>fonctionne à long terme et quels sont les mécanismes de contrôle. Elle doit également prendre position sur la question de la responsabilité et de la gestion des risques.</p>		<p>RS 611.0) n'impose aucune obligation concrète en matière de preuve de la capacité financière. Ainsi, les instruments de garantie visés à l'art. 49 de l'ordonnance du 5 avril 2006 sur les finances de la Confédération (OFC ; RS 611.01) servent avant tout à garantir les prestations de la Confédération. Or, dans le cas de CST, le projet est financé par des fonds privés. Selon les estimations du DFF, la capacité financière doit être prouvée au moment de la mise à l'enquête des plans, car ce n'est qu'à partir de ce moment que les propriétaires fonciers concernés seront soumis à des restrictions de jouissance (droit d'expropriation). Par conséquent, ce n'est qu'à ce moment-là qu'une planification financière à long terme avec des réserves suffisantes et, le cas échéant, des sûretés ainsi que la couverture d'assurance doivent être présentées ou vérifiées. Le financement n'étant pas un thème pertinent pour le plan sectoriel, aucun complément n'est apporté au SUG à ce sujet.</p>
<p>Différents cantons et une organisation craignent qu'en cas de faillite, l'État doive reprendre l'infrastructure. Ils suggèrent d'examiner des possibilités d'utilisation ultérieure ou autre.</p>	<p>TG, VD, SG FSU</p>	<p>Voir commentaire ci-dessus.</p>
<p>Pour deux organisations, le financement du projet n'est pas clair.</p>	<p>BirdLife, ProNatura</p>	<p>Le financement du projet n'est pas pertinent pour le plan sectoriel.</p>

Propositions et remarques sur d'autres thèmes

<p>Regroupement : un canton considère que l'exigence de regroupement est judicieuse.</p>	<p>GR</p>	<p>L'OFT en prend acte. L'exigence correspondante est mentionnée dans le SUG.</p>
<p>Corridors à faune : deux organisations soulignent qu'une douzaine de corridors à faune seront touchés. La nuisance actuelle serait encore massivement aggravée.</p>	<p>BirdLife, ProNatura</p>	<p>Il faut assurer la coordination avec les corridors à faune dans la suite de la planification. Le besoin de coordination a été complété aux endroits nécessaires dans les fiches d'objet.</p>
<p>Un canton demande que le bilan écologique présente séparément les trois systèmes de transport CST, route et rail.</p>	<p>ZH</p>	<p>Le bilan écologique (document à part) n'est pas un document formel du SUG.</p>
<p>Économies de CO₂ : un canton souligne qu'il faut comparer les économies attendues de CO₂ aux émissions causées par la construction.</p>	<p>TG</p>	<p>L'OFT en prend acte.</p>
<p>Protection des marais : un canton demande que le SUG tienne compte des intérêts cantonaux et communaux en matière de</p>	<p>ZH</p>	<p>Le SUG a été complété en ce sens.</p>

protection si possible dès la planification sectorielle et à l'échelon approprié. Les marais d'importance nationale qui jouissent d'une protection illimitée ne sont pas mentionnés expressément. Il faut pouvoir exclure toute atteinte à l'hydrologie des marais. Les explications dans le SUG doivent être complétées.		
Protection des forêts et des haies : deux organisations estiment que de nombreuses haies et stations forestières seraient défrichées ; des sites de valeur ne pourraient pas être compensés de manière appropriée. Il faut respecter une distance de 50 m par rapport aux forêts.	ProNatura, BirdLife	L'OFT en prend acte. Ces aspects doivent être clarifiés dans le cadre de la PAP.
Protection de terres arables : à l'exception des terres arables exploitées de manière intensive, deux organisations s'attendent à ce que des espèces de valeur soient trouvées partout, notamment dans les haies, les vergers, les sites secs. Le renvoi aux bases de données du CSCF dans le RIE n'est pas suffisant et la demande de données correspondante ne remplace pas la collecte de données.	ProNatura, BirdLife	L'OFT en prend acte. La thématique devra éventuellement être complétée dans le RIE.
Géothermie : un canton considère que les corridors de planification entrent en conflit avec les zones propices à l'exploitation de la géothermie. Il ne doit pas en résulter une atteinte disproportionnée à l'exercice des droits de propriété foncière. Les corridors de planification doivent être étendus au-delà des zones d'habitation ou limités au minimum possible à proximité des zones d'habitation.	AG	La formulation actuelle dans le SUG (ch. 2.2) a été désignée comme contraignante pour les autorités.

Propositions et remarques sur la thématique du perfectionnement du SUG

Un canton informe que le tracé de la ligne et des sites potentiels pour les hubs sont inclus dans le projet de révision totale de son plan directeur.	LU	L'OFT en prend acte.
Un canton demande qu'une importance suffisante soit accordée aux thèmes de la consommation rationnelle d'énergie renouvelable et du regroupement avec les infrastructures d'énergie au cours de la planification ultérieure.	BE	L'OFT en prend acte.
Différents cantons souhaitent que le projet de CST soit prolongé, éventuellement qu'un prolongement sur leur territoire soit envisagé, et qu'ils soient invités en temps utile à participer.	FR, GE, SG	L'OFT en prend acte.
Deux cantons sont intéressés à obtenir des informations plus détaillées sur le raccordement de CST à la logistique urbaine.	BS, GE	L'OFT en prend acte. Il faut demander les informations aux initiateurs du projet.
Deux cantons ont commandé une étude d'opportunité visant à mettre en évidence les effets économiques positifs entre Lausanne et Genève.	GE, VD	L'OFT en prend acte.
L'aéroport de Genève doit être mentionné dans le SUG.	GE	L'OFT en prend acte. Actuellement, le canton de Genève ne se trouve pas encore dans le périmètre du projet, raison pour laquelle on a renoncé à compléter le SUG.
Un canton demande que le dossier lui soit présenté une nouvelle fois lorsque les éléments ayant des incidences territoriales le concernant auront été précisés.	VD	Les cantons seront invités à participer aux prochaines versions du SUG si leur territoire est touché sur le plan de l'aménagement du territoire.

Propositions et remarques sur des passages précis ou sur la terminologie dans la partie conceptuelle

Terminologie : un canton demande l'utilisation d'une terminologie générale telle que « gestionnaire d'infrastructure » ou « l'entreprise » au lieu de la référence exclusive à CST.	VD	Le SUG a été adapté en conséquence, dans la mesure où cela était pertinent.
Terminologie : pour une organisation, il faut définir ce que l'on entend par « concernés » et « utilité ».	GVS	L'OFT en prend acte. L'examen correspondant n'a pas révélé de nécessité d'adapter le SUG.
Un canton demande que les décisions contraignantes pour les autorités au ch. 2.2 (principes applicables aux parties du projet) soient complétées par une utilisation économique en surface et efficiente ainsi que par l'exploitation de synergies avec les installations/utilisations actuelles. Cela s'applique également aux installations temporaires telles que les installations de chantier.	SO	Le SUG a été complété ou précisé en conséquence sur certains points.
Un canton demande des ajouts au chap. 5 (modalités d'adaptation et de mise à jour) : <ul style="list-style-type: none"> - Ce chapitre doit s'inspirer de l'aide au travail « Conceptions et plans sectoriels » de l'ARE et être adapté en conséquence. - Pour adapter l'état de la coordination, notamment pour passer à « coordination réglée », il faut mener une procédure du plan sectoriel. 	SO	Le chapitre correspondant a été complété ou précisé.

Propositions et remarques sur les fiches d'objet

Fiches d'objet en général		
Un canton demande que toutes les communes concernées soient incluses dans la désignation et que cela soit complété en conséquence.	SO	Les listes de communes dans les FO ont été vérifiées.
En raison de l'impact considérable des sites des <i>hubs</i> sur le territoire et la circulation, il convient de définir pour un canton donné, dans le SUG, les exigences auxquelles ces sites doivent répondre, en distinguant les <i>hubs</i> principaux des city- <i>hubs</i> ou des <i>hubs</i> terminaux.	ZH	Les <i>hubs</i> sont définis de manière générale dans le SUG (partie conceptuelle, tableau 1). En particulier pour les <i>hubs</i> ayant un impact potentiel supr régional, des exigences correspondantes ont été ajoutées dans les fiches d'objet pour la suite de la planification.
Fiche d'objet 1.1 Zurich–Limmattal		
Un canton demande de modifier l'état de coordination de différents périmètres du SUG. Diverses preuves manquent (études pédologiques, preuves hydrogéologiques, rapports de trafic, raccordement à l'est). Détail des propositions :	ZH, éventuellement aussi la ville de Zurich	Voir le détail des propositions
Périmètre de planification b. Hub Urdorf		Périmètre de planification b. Hub Urdorf
L'état de coordination « résultat intermédiaire » doit être attribué au périmètre de planification b. Hub Urdorf. Les conditions pour une coordination réglée ne sont pas remplies, de plus les déclarations nécessaires concernant la logistique urbaine font défaut.		Le périmètre de planification a été inclus en tant que résultat intermédiaire. Les déclarations relatives à la logistique urbaine doivent être complétées dans la suite de la planification.
Périmètre de planification e. Hub Zurich Albisrieden		Périmètres de planification e. Hub Zurich Albisrieden, hub de Zurich Aussersihl Sud et g. Hub Zurich Altstetten
L'état de coordination « information préalable » doit être attribué au périmètre de planification e. Hub Zurich Albisrieden. Le site favorisé se trouve dans une zone résidentielle et non pas, comme demandé,		

<p>le long d'une route à grand trafic ou d'une possibilité d'accès correspondante ; de plus, les déclarations nécessaires concernant la logistique urbaine font défaut.</p> <p><i>Remarque : proposition de la ville de Zurich : supprimer le périmètre de planification.</i></p> <p>Périmètre de planification f. Hub Zurich Aussersihl Sud</p> <p>Le périmètre de planification f. <i>hub</i> Zurich Aussersihl Sud doit être retiré du plan sectoriel. En raison de sa situation dans un important aquifère, on ne voit pas comment un <i>hub</i> pourrait être réalisé à l'intérieur de ce périmètre.</p> <p>Périmètre de planification g. Hub Zurich Altstetten</p> <p>L'état de coordination « information préalable » doit être attribué au périmètre de planification g. <i>Hub</i> Zurich Altstetten. La faisabilité et la compatibilité urbanistique d'une liaison en surface par-dessus les voies ferrées n'ont pas été démontrées, et les déclarations nécessaires concernant la logistique urbaine font défaut.</p>		<p>Les périmètres de planification ont été intégrés dans le nouveau périmètre élargi de Zurich Centre en tant qu'information préalable.</p> <p>En vue de la définition du périmètre de planification, le promoteur doit définir deux <i>hubs</i> (un au sud et un au nord de l'emprise ferroviaire). Des exigences en matière d'espace, d'environnement et de transport ont été ajoutées à la fiche d'objet.</p>
<p>Périmètre de planification h. Hub Zurich Oerlikon</p> <p>L'état de coordination « résultat intermédiaire » doit être attribué au périmètre de planification h. <i>Hub</i> Zurich Oerlikon. Les conditions pour une coordination réglée ne sont pas remplies, et les déclarations nécessaires concernant la logistique urbaine font défaut.</p>		<p>Périmètre de planification h. Hub Zurich Oerlikon</p> <p>Le périmètre de planification a été inclus en tant que résultat intermédiaire. Les déclarations relatives à la logistique urbaine doivent être complétées dans la suite de la planification.</p>
<p>Périmètre de planification j. Zurich Aéroport</p> <p>L'état de coordination « information préalable » doit être attribué au périmètre de planification j. Zurich Aéroport. L'emplacement exact et la disposition de la desserte ne sont pas clarifiés. De plus, ce périmètre et le périmètre de planification k. <i>Hub</i> Opfikon, dont le rôle reste également à clarifier, sont interdépendants.</p> <p>Périmètre de planification k. Hub Opfikon</p> <p>L'état de coordination « information préalable » doit être attribué au périmètre de planification k. <i>Hub</i> Opfikon.</p> <p>Le périmètre prévu n'est pas favorable à un <i>hub</i> principal, car il entraînera une augmentation excessive du trafic sur l'autoroute de l'aéroport. L'accès direct par la route nationale n'est pas démontré, mais serait une condition obligatoire. De plus, il manque un raccordement ferroviaire. Ce périmètre de planification ne convient donc pas comme terminal du système de transport souterrain de marchandises ou pour une installation de transbordement axée sur le trafic dirigé vers la Suisse orientale.</p>		<p>Périmètres de planification j. Zurich Aéroport et k. Hub Opfikon</p> <p>Les périmètres de planification ont été intégrés dans le nouveau périmètre élargi de Zurich Nord en tant qu'information préalable.</p> <p>Pour atteindre l'état de coordination réglée, il faut clarifier le raccordement du système à la Suisse orientale. Les exigences correspondantes en matière d'espace, d'environnement et de transport ont été ajoutées à la fiche d'objet.</p>
<p>Périmètres de planification l. Dübendorf Hochbord et m. Dietlikon Industrie</p> <p>L'état de coordination « information préalable » doit être attribué aux périmètres de planification l. Dübendorf Hochbord et m. Dietlikon Industrie. Pour ces périmètres, il manque les études pédologiques, les justificatifs hydrogéologiques et les rapports de trafic nécessaires.</p> <p>Connexion de la Suisse orientale</p> <p>Pour relier la Suisse orientale au système de transport souterrain de marchandises, il convient d'évaluer un site approprié et de l'inclure dans le plan sectoriel.</p> <p>Les quatre périmètres d'aménagement j., k., l. et m. étant situés dans une agglomération à forte densité de population et dont le réseau autoroutier est déjà très chargé, ils ne se prêtent pas à une liaison suprarégionale du système. Il convient de rechercher un périmètre situé en dehors du paysage urbain et reliable à la fois au réseau routier primaire (routes nationales et/ou principales) et au réseau ferré.</p> <p>Pour deux organisations et un canton, le périmètre de planification Al/PE Limmattal se situe au milieu des terres cultivées entre Spreitenbach et Dietikon. Dans le plan directeur, il s'agit</p>		<p>Périmètres de planification l. Dübendorf Hochbord et m. Dietlikon Industrie</p> <p>Les périmètres de planification ont été intégrés dans le nouveau périmètre élargi de Zurich Est en tant qu'information préalable.</p> <p>Pour atteindre l'état de coordination réglée, il faut clarifier le raccordement du système à la Suisse orientale. Les exigences correspondantes en matière d'espace, d'environnement et de transport ont été ajoutées à la fiche d'objet.</p> <p>Raccordement de la Suisse orientale voir ci-dessus.</p>

de la ceinture de transition, c'est-à-dire d'un pan de paysage et de l'un des derniers cordons paysagers traversant la vallée. Le conflit doit être ajouté au plan sectoriel.		
Périmètre de planification Dietlikon Industrie : un objet de haut-marais et de bas-marais est directement adjacent au périmètre de planification, ce qui est problématique. Une zone tampon doit être définie. Les remarques selon lesquelles le périmètre de planification n'est pas considéré comme problématique du point de vue de la flore et de la faune sont déconcertantes, car aucun relevé de terrain n'a été effectué.	ProNatura, BirdLife	La référence à l'objet marais a été ajoutée à la fiche d'objet 1.1.
En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, une entreprise de transport considère les sites de Zurich Altstetten et Aussersihl Süd sont considérés comme particulièrement problématiques. C'est là que se trouvent des surfaces présentant un potentiel de développement important pour le fret ferroviaire.	CFF	Le besoin de coordination correspondant est consigné dans la fiche d'objet 1.1.
Pour une organisation, le périmètre de planification Al/PE Tolwäng/Rümlang doit être adapté, car des surfaces de remplacement écologiques pour des projets d'aéroport sont réalisées dans le secteur est.	Aéroport de Zurich	L'OFT en prend acte. Pour atteindre l'état de coordination réglée, il faut évaluer le site.
Fiche d'objet 4.1 Gäu		
Un canton soutient l'inscription du hub de Niederbipp avec un état de coordination « information préalable ». Il faut mentionner dans le SUG le site prioritaire pour les utilisations logistiques « Niederbipp, Ängi/Rotboden ». Lors de la planification ultérieure, le périmètre doit être vérifié ou concrétisé dans le domaine des nappes phréatiques et du trafic.	BE	L'OFT en prend acte. Le besoin de concertation est inclus dans la fiche d'objet, les thèmes du trafic et des nappes phréatiques seront approfondis dans la suite de la planification.
Un canton fait les demandes suivantes concernant le hub de Neuendorf : 1. Il faut envisager l'extension du périmètre de planification vers l'est (meilleure coordination avec la centrale de distribution Migros, moins d'impact sur le trafic). 2. La planification ultérieure doit tenir compte de la réserve naturelle cantonale Dünnern ainsi que du projet de protection contre les crues et de revalorisation de la Dünnern. 3. Du point de vue du trafic, l'évaluation qualitative des nœuds n'est pas seulement pertinente pour le giratoire Industriestrasse/Neustrasse, mais aussi pour les nœuds Unterführungsstrasse / Industriestrasse et Industriestrasse/Hausimoll.	SO	La fiche d'objet a été complétée en ce qui concerne la réserve naturelle Dünnern. L'impact sur le trafic sera approfondi dans la suite de la planification.
1. Pour un canton, on peut se demander si, pour l' AI/PE Neuendorf , la sollicitation peut être qualifiée de temporaire. 2. La planification ultérieure doit en outre tenir compte de la réserve naturelle cantonale Dünnern, du projet de protection contre les crues et de revalorisation de la Dünnern, ainsi que de la ceinture de transition d'importance régionale.	SO	1. l'OFT en prend acte. 2. la fiche d'objet a été complétée
1. Au hub de Härkingen , du point de vue d'un canton, la capacité et la compatibilité des nœuds dans le secteur de la Gaustrasse et de l'Egerkingerstrasse doivent être démontrées sur la base d'une courbe de taux d'occupation journalière. 2. Un emplacement possible dans le périmètre n'est pas encore clairement défini. Une adaptation du périmètre de planification doit être envisagée.	SO	La fiche d'objet a été complétée ponctuellement. Le périmètre de planification a été inclus comme information préalable.
Pour un canton et une entreprise de transport, la coordination avec les CFF (terminaux de transport combiné de Suisse Cargo Logistics) doit être démontrée au hub de Härkingen . Les synergies doivent être exploitées.	SO, CFF	Dans la fiche d'objet, le besoin de coordination avec la conception relative au transport ferroviaire de marchandises a été précisé. Une désignation concrète du terminal de transport combiné mentionné ne serait toutefois pas correcte compte tenu de la planification structurée

		par étapes : la conception ne fait que désigner des espaces dans lesquels des capacités doivent être garanties. Elle ne contient aucune déclaration sur des sites ou des installations concrets.
Fiche d'objet 8.1 Argovie Est		
Pour un canton, le périmètre de planification AI/PE Hendschiken touche le projet d'assainissement du passage à niveau K388/389. Ceci doit être complété.	AG	Le besoin d'harmonisation a été ajouté à la fiche d'objet.
Le choix de l'emplacement du hub à Spreitenbach constitue un très mauvais compromis à bien des égards (notamment en ce qui concerne le raccordement à la route et au rail, la coordination avec la zone de développement de Niderfeld).	Canton AG, commune de Spreitenbach	L'OFT en prend acte et renvoie aux travaux suivants en vue de la recherche de sites ainsi qu'aux exigences fondamentales de l'évaluation des sites selon le ch. 2.2 du SUG.
Aucune proposition ne concerne le hub de Schafisheim .	-	Le périmètre de planification du hub de Schafisheim est déjà largement coordonné d'un point de vue territorial. La coordination ne sera toutefois réglée que lorsque l'ensemble du système sera coordonné.
Fiche d'objet 8.2 Argovie Ouest		
Selon un canton, le hub de Rickenbach est particulièrement intéressant d'un point de vue économique. Hormis les trajets en provenance de la zone industrielle de Hagendorf Ost/Rickenbach, il faut renoncer à générer des trajets de/vers l'ouest au hub de Rickenbach . Les éventuels besoins de transport en provenance de cette région doivent être satisfaits par le hub de Härkingen . Le périmètre est traversé par le corridor à faune 50 29 : Rickenbach, qui est considéré comme non réhabilitable. En outre, il existe une zone archéologique dans le périmètre (sites des <i>hubs</i> H3d et H3e) qui doit être prise en compte.	SO	L'OFT en prend acte. Les indications relatives au corridor à faune et à la zone archéologique ont été ajoutées à la fiche d'objet.
Dans le secteur AI/PE Bornfeld , selon un canton, la surface est partiellement affectée à la zone de protection cantonale du Jura et au site prioritaire nature et paysage. Il convient d'en tenir compte lors de la planification ultérieure.	SO	Ces deux éléments sont inclus dans la fiche d'objet en tant que besoin de coordination.
Un canton fait les demandes suivantes concernant l' AI/PE Ruttigen <ol style="list-style-type: none"> 1. L'AI/PE Ruttigen, Olten doit être défini comme résultat intermédiaire. L'état « coordination réglée » sera possible lorsque la pesée des intérêts et la preuve de l'emplacement indiqueront que ce site est approprié. 2. Le périmètre doit être examiné et optimisé, notamment dans la perspective d'une utilisation définitive comme poste d'entretien. 	SO	L'OFT en prend acte. En raison de la suppression de l' AI/PE Sandgrueb et de l'examen approfondi qui reste à faire, ce périmètre est géré comme une information préalable.
Du point de vue d'un canton, le site AI/PE Sandgrueb doit être abandonné ou, à défaut, défini comme une information préalable. L'insuffisance de la desserte constitue une réserve. De plus, un raccordement ferroviaire ne semble pas réalisable pour ce site.	AG, commune d'Aarburg	Le périmètre de planification a été supprimé en raison de la desserte insuffisante.
Pour la décharge Bergrüti Dulliken , il faut procéder à une évaluation complète du site pour l'élimination ou la valorisation des	SO, commune de Dulliken	L'OFT en prend acte et renvoie aux exigences

matériaux d'excavation, selon un canton, et la compléter en particulier par d'autres alternatives (transport par rail, décharges de déblais existantes à l'intérieur/à l'extérieur du canton de Soleure).		fondamentales de l'évaluation des sites selon le ch. 2.2 du SUG.
Selon deux organisations, l'AI/PE Dulliken et la décharge Dulliken sont en conflit avec un corridor à faune.	Birdlife, ProNatura	Le conflit est déjà documenté dans la fiche d'objet (sous « Procédure »).
Pour le périmètre de planification Hub Suhr , deux sites sont en discussion. Parmi eux, le site H4i touche à la nappe phréatique, mais les risques de surcharge du nœud routier du giratoire de Spittel et de trafic lourd mal orienté sont considérés comme extrêmement problématiques. Ces conflits doivent être inclus dans la fiche selon un canton. Avant que le site soit inscrit au PDC, le promoteur du projet doit procéder à une évaluation complète entre la nappe phréatique et la desserte. En outre, des mesures d'accompagnement doivent être prévues sur la route menant à Hunzenschwil.	AG	L'OFT en prend acte. Les travaux correspondants suivront dans la suite de la planification.
Pour un canton, le corridor de planification Härringen-Olten doit être adapté dans la zone de la station de pompage Zelgli dans la commune de Kappel (conflit avec la nappe phréatique).	SO	La carte de la fiche d'objet a été adaptée.

3.4 BILAN

La consultation au titre de l'art. 19 OAT a montré que les cantons et les acteurs concernés sont majoritairement d'accord avec les objectifs et les principes de planification et de réalisation des infrastructures de transport souterrain de marchandises présentés dans le SUG. En revanche, elle a également montré que de nombreuses questions fondamentales, mais aussi spécifiques aux sites, restent à résoudre, notamment en ce qui concerne les transports, les nappes phréatiques et l'eau potable⁶. De même, il est nécessaire d'améliorer ou de compléter la coordination entre la planification sectorielle et la planification directrice ou la délimitation des différentes procédures. Une première pesée des intérêts entre les différents niveaux de planification a été effectuée spécifiquement pour chaque projet. Par conséquent, tant la partie conceptuelle que les fiches d'objet ont été complétées et précisées à différents endroits sur la base des prises de position reçues. En outre, l'état de la coordination de différents éléments a été revu à la baisse, car les évaluations de leurs emplacements doivent encore être approfondies.

Pour atteindre l'état de coordination « coordination réglée », les coordinations nécessaires en matière d'aménagement du territoire et la pesée des intérêts qui en découle doivent avoir lieu dans la suite du processus de planification et les documents correspondants doivent être élaborés.

En collaboration avec les cantons, il a été décidé que le SUG serait adopté dans son état actuel de planification et de coordination (SUG 1). Les documents disponibles, y compris les résultats de la consultation, conduisent de manière générale à définir les différents éléments soit comme des informations préalables soit comme des résultats intermédiaires, y compris les travaux d'approfondissement pour autant qu'ils puissent être définis actuellement.

Dans une prochaine étape et une fois que les bases de planification correspondantes seront disponibles, le SUG sera adapté en donnant aux parties de l'installation le statut de « coordination réglée » (SUG 2). La décision relative au SUG 2 constituera la base de la procédure d'approbation des plans qui suivra.

⁶ Dans le secteur de protection des eaux Au, une autorisation exceptionnelle est nécessaire pour les installations situées sous le niveau moyen de la nappe phréatique (annexe 4, ch. 211, al. 2, OEaux). Au niveau de la procédure d'approbation des plans, cette autorisation exceptionnelle nécessite également impérativement une pesée des intérêts (arrêt du Tribunal fédéral 1C_460/2020)

Résumé des modifications des états de coordination des périmètres de planification (PP) dans les fiches d'objet du SUG après la consultation visée à l'art. 19 OAT

FO	Canton	Type	Site	Situation au 1.02.2024	Situation au 13.11.2024
1.1	ZH	PP du hub	Dietlikon Industrie	Résultat intermédiaire	Information préalable, extension du périmètre
1.1	ZH	PP du hub	Dübendorf Hochbord	Résultat intermédiaire	Information préalable, extension du périmètre
1.1	ZH	PP du hub	Opfikon	Coordination réglée	Information préalable, extension du périmètre
1.1	ZH	PP du hub	Urdorf	Coordination réglée	Résultat intermédiaire
1.1	ZH	PP du hub	Zurich Albisrieden	Résultat intermédiaire	Information préalable, extension du périmètre
1.1	ZH	PP du hub	Zurich Altstetten	Résultat intermédiaire	Information préalable, extension du périmètre
1.1	ZH	PP du hub	Zurich Aussersihl Sud	Information préalable	Information préalable, extension du périmètre
1.1	ZH	PP du hub	Aéroport de Zurich	Coordination réglée	Information préalable, extension du périmètre
1.1	ZH	PP du hub	Zurich Oerlikon	Coordination réglée	Résultat intermédiaire
4.1	BE	PP du hub	Niederbipp	Information préalable	Pas de changement
4.1	SO	PP du hub	Härkingen	Résultat intermédiaire	Information préalable
4.1	SO	PP du hub	Neuendorf	Résultat intermédiaire	Pas de changement
8.1	AG	PP du hub	Schafisheim	Coordination réglée	Résultat intermédiaire
8.1	AG	PP du hub	Spreitenbach	Résultat intermédiaire	Pas de changement
8.2	AG	PP du hub	Suhr	Résultat intermédiaire	Pas de changement
8.2	SO	PP du hub	Rickenbach	Résultat intermédiaire	Pas de changement
1.1	AG	PP Installation de chantier	AI/PE Limmattal	Résultat intermédiaire	Pas de changement
1.1	ZH	PP Installation de chantier	AI/PE Ristet Birmensdorf	Coordination réglée	Résultat intermédiaire
1.1	ZH	PP Installation de chantier	AI/PE Tolwäng Rümlang	Résultat intermédiaire	Pas de changement
4.1	SO	PP Installation de chantier	AI/PE Neuendorf	Résultat intermédiaire	Pas de changement
8.1	AG	PP Installation de chantier	AI/PE Hendschiken	Résultat intermédiaire	Pas de changement
8.2	AG	PP Installation de chantier	AI/PE Sandgrueb	Coordination réglée	Supprimé
8.2	SO	PP Installation de chantier	AI/PE Bornfeld	Résultat intermédiaire	Pas de changement
8.2	SO	PP Installation de chantier	AI/PE Dulliken	Résultat intermédiaire	Pas de changement
8.2	SO	PP Installation de chantier	AI/PE Ruttigen	Coordination réglée	Information préalable
1.1	ZH	PP Gestion des matériaux spécifiques au projet	Oiseau Birmensdorf	Résultat intermédiaire	Pas de changement
8.2	SO	PP Gestion des matériaux spécifiques au projet	Bergrüti Dulliken	Résultat intermédiaire	Pas de changement

Les états de coordination des corridors ont été adaptés de sorte qu'ils correspondent à ceux des *hubs* (voir les fiches d'objets).

4 Résultats de la CONCILIATION visée à l'art. 20 OAT

4.1 Prises de position générales et reçues

Lors de la conciliation prévue à l'art. 20 OAT, les cantons ont la possibilité d'indiquer les éventuelles contradictions entre le projet et les plans directeurs cantonaux approuvés par le Conseil fédéral. Seuls les cantons territorialement concernés par le SUG (Soleure, Argovie et Zurich) ont été impliqués et ont pris position.

Les aperçus suivants montrent comment les préoccupations des cantons et des diverses organisations ont été prises en compte lors de la révision du SUG.

4.2 Demandes et remarques issues de la conciliation

Proposition	de	Traité par l'OFT
Remarques générales et relatives aux processus		
Trois cantons remercient la Confédération de leur avoir donné la possibilité de prendre position et se félicitent de ce qu'une grande partie de leurs propositions aient pu être intégrées dans la révision du SUG à l'issue de la consultation.	SO, AG, ZH	L'OFT en prend acte.
Deux cantons indiquent explicitement qu'il n'y a pas de contradiction avec le plan directeur.	AG, SO	L'OFT en prend acte.
Trois cantons rappellent que la procédure du plan directeur ne sera engagée que lorsque le plan sectoriel constituera une base suffisante et que tous les éléments territoriaux seront fixés dans le SUG.	SO, AG, ZH	L'OFT en prend acte.
Remarques sur les documents soumis à la conciliation (SUG partie conceptuelle, fiches d'objet et rapport explicatif)		
Un canton attire l'attention sur divers principes d'aménagement du ch. 6.1 Transport de marchandises du plan directeur cantonal et demande leur respect ou leur coordination : principes de planification E (transports ferroviaires de masse), J (raccordement logistique), K (harmonisation du <i>hub</i> avec le réseau routier cantonal supérieur) et H (implantation d'activités logistiques à forte intensité de trafic). En outre, le canton part du principe que les conceptions cantonales seront respectées.	AG	L'OFT en prend acte. Il convient de prendre ces thèmes en compte dans la suite du processus de planification.
Un canton réitère différentes demandes concernant les domaines de la nappe phréatique à Suhr et à Spreitenbach, le conflit de trafic avec le projet K388/389 ainsi que la coordination avec la bande paysagère Hüttikerberg–Sandbühl, qui ont été reprises dans le cadre de la consultation.	AG	L'OFT en prend acte. Il convient de prendre ces thèmes en compte dans la suite du processus de planification.
Pour un canton, les corridors de planification doivent être étendus au-delà de l'espace construit ou limités au minimum dans l'espace construit.	AG	L'OFT en prend acte.
Un canton rappelle que, compte tenu des dispositions du SUG et du plan directeur cantonal, il convient de proposer un seul site réalisable pour le <i>hub</i> de Suhr.	AG	L'OFT en prend acte.
Du point de vue d'un canton, la première étape devrait être systématiquement appelée Gäu–Zurich (et non Härringen–Zurich), puisque le <i>hub</i> le plus à l'ouest est Neuendorf.	SO	Le SUG et le rapport explicatif ont été adaptés dans la mesure du possible.
Un canton apprécie la formulation relative au principe du pollueur-paiteur.	SO	L'OFT en prend acte.
Un canton renvoie à la définition des « installations générant un transport de marchandises important » dans le plan directeur cantonal. Cette définition doit être prise en compte lors de l'élaboration des concepts logistiques.	SO	L'OFT en prend acte. Il convient de prendre ce thème en compte dans la suite du processus de planification.
Un canton apprécie la discussion qui a eu lieu entre les cantons d'implantation concernés par l'étape 1 et la Confédération, au plus haut niveau et avec la participation du chef du DETEC.	SO	L'OFT en prend acte. Les discussions correspondantes seront poursuivies si nécessaire.
Un canton attend une harmonisation coordonnée des systèmes nationaux « Cargo sous terrain » et « Suisse Cargo Logistics » afin de pouvoir exploiter les synergies. Cela doit également être pris en compte lors de la mise à jour de la conception relative au transport ferroviaire de marchandises.	SO	L'OFT en prend acte.

Un canton fait remarquer que la pesée des intérêts (notamment ceux concernant les eaux souterraines) doit être prise en compte dans la suite de la planification.	ZH	L'OFT en prend acte. Il en sera tenu compte dans la suite de la planification.
Un canton demande que les résultats des étapes ultérieures de traitement par l'entreprise CST restent modifiables jusqu'à ce que la coordination des corridors et des périmètres de planification soit réglée. Il n'est pas exclu que, selon les résultats des études ultérieures, il faille s'écartier des périmètres actuellement représentés dans la fiche d'objet.	ZH	L'OFT en prend acte.
Un canton demande d'adapter la figure 3 (page 10) avec une flèche allant de la case « Plans directeurs cantonaux » à la case « Procédure d'approbation des plans ».	ZH	La figure 3 provient du plan sectoriel des transports (PST), Mobilité et territoire 2050 (partie Programme) et ne peut donc pas être adaptée dans le SUG. La spécification dans le SUG, à laquelle le canton fait référence à juste titre, est récupérée avec la figure 4 du SUG.
Du point de vue d'un canton, la teneur du dernier paragraphe de la page 15 doit être formulée de manière plus ouverte en vue de la poursuite du traitement, de sorte que des sites appropriés en dehors des périmètres désignés dans la fiche d'objet soient également possibles le cas échéant.	ZH	L'OFT en prend acte. Une formulation supplémentaire n'est pas jugée pertinente. De manière générale, il est possible de s'écartier jusqu'à un certain point des périmètres actuels dans le cadre des étapes de planification ultérieures (pour autant que cela soit justifié de manière compréhensible).
FO 1.1, section Procédure : Pour un canton, la formulation doit être adaptée de manière que la coordination entre les planifications sectorielles soit désignée comme une tâche fédérale.	ZH	L'OFT en prend acte.
FO 4.1 : Un canton signale que l'utilisation de la carrière Vorberg, Egerkingen, pour le dépôt de matériaux issus du projet n'est pas assurée.	SO	L'OFT en prend acte.
FO 8.2: Un canton se félicite de l'abandon d'un éventuel AI /PE Sandgrueb.	AG	L'OFT en prend acte.
Page 52, « Définitions, abréviations et légendes des cartes » : du point de vue d'un canton, la notion de « <i>hub</i> » utilisée dans le SUG doit être expliquée de manière différenciée.	ZH	L'OFT en prend acte.
Deux cantons font des remarques rédactionnelles.	SO, ZH	Celles-ci ont été adoptées dans les documents.

4.3 BILAN

La conciliation a montré qu'il n'y a pas de contradiction entre le SUG et les plans directeurs cantonaux approuvés par le Conseil fédéral, qui lient la Confédération en ce qui concerne la coordination des activités à incidences géographiques. Les objectifs, principes et priorités du SUG sont compatibles avec les contenus correspondants des plans directeurs cantonaux.

Aucune procédure de conciliation n'a été demandée au titre de l'art. 20 OAT.

5 Résultats de la consultation formelle des offices

5.1 Prises de position générales et transmises

Dans le cadre de la consultation des offices, les offices réunis au sein de la Conférence pour l'organisation du territoire (COT) ainsi que les secrétariats généraux du DFAE, du DFI, du DFF, du DFJP, du DDPS, du DEFR et la Chancellerie fédérale se sont exprimés. Leurs remarques et compléments ont été pris en compte. Il n'y a pas de divergences.

L'OFEV a précisé que, conformément au ch. 15.1 de l'annexe de l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement⁷, les installations transcantonales de transport souterrain de marchandises nécessitent une EIE par étapes (voir SUG, ch. 2.4). La 1^{re} étape de l'EIE se déroule parallèlement à l'adoption du SUG (coordination en cours de règlement) par le Conseil fédéral. Les autorités cantonales et l'OFEV ont pris position sur le rapport d'impact sur l'environnement du 19 décembre 2023. Le SUG ne répond pas encore à toutes les exigences en matière d'environnement (surtout dans le domaine des nappes d'eau souterraine). C'est pourquoi dans l'état actuel de la planification, il est simplement pris acte du rapport d'impact sur l'environnement. CST devra apporter des clarifications supplémentaires en vue de la prochaine adaptation du SUG et de la planification en aval, afin de déterminer si le SUG est en mesure de respecter les prescriptions en matière de protection de l'environnement.

L'Office fédéral de topographie swisstopo a demandé que la remise des données du sous-sol à la Confédération soit explicitement réglée dans le SUG. Ceci au motif qu'une planification durable des différentes utilisations du sous-sol ne peut se faire de manière appropriée qu'avec des données territoriales et des connaissances sur les propriétés du sous-sol géologique. Ces données sur le sous-sol comprennent notamment les données de forage et les données issues de campagnes de prospection géophysique, qui fournissent des informations sur la structure et les propriétés du sous-sol. Actuellement, il n'existe pas de base juridique en la matière. Cette thématique sera prise en compte dans la perspective de la prochaine adaptation du SUG (SUG 2) (en tenant compte, le cas échéant, de la révision en cours de la loi du 5 octobre 2007 sur la géoinformation [LGéo])⁸.

⁷ RS 814.011

⁸ RS 510.62

6 Annexes

Annexe 1 : Participants à la consultation des cantons sur le SUG ainsi qu'à l'information et à la participation de la population selon l'art. 19 OAT

Cantons

AG Argovie	GL Glaris	SO Soleure
AI Appenzell Rhodes-Intérieures	GR Grisons	SZ Schwyz
AR Appenzell Rhodes-Extérieures	JU Jura	TG Thurgovie
BE Berne	LU Lucerne	TI Tessin
BL Bâle-Campagne	NE Neuchâtel	UR Uri
BS Bâle-Ville	NW Nidwald	VD Vaud
FR Fribourg	OW Obwald	VS Valais
GE Genève	SG Saint-Gall	ZG Zoug
	SH Schaffhouse	ZH Zurich

Participants à l'information et à la participation

Principauté du Lichtenstein

- Municipalité de Hägendorf*.
- Ville de Zurich*.

Entreprise de transport :

- CFF

Trois particuliers

Organisations et partis politiques :

Communes :

- Association des communes suisses GVS

- Birdlife
- Groupe d'experts en aménagement du territoire souterrain FRU
- Fédération suisse des urbanistes FSU
- Aéroport de Zurich*.
- Pronatura
- Union suisse des arts et métiers

* A été pris en compte via la prise de position cantonale, le cas échéant ponctuellement dans les tableaux ch. 4.2.1.

Annexe 2 : Participants à la conciliation visée à l'art. 20 OAT sur le SUG

Pour la conciliation, seuls les cantons concernés par des indications territoriales ont été contactés :

AG Argovie

SO Soleure

ZH Zurich