



DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT  
LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
IL CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO  
IL CUSSEGL FEDERAL SVIZZER

vu le recours formé par

le Canton de Genève, soit pour lui, le Conseil d'Etat, représenté par M. Antonio  
Hodgers, conseiller d'Etat chargé du Département de l'aménagement, du logement et  
de l'énergie, DALE, case postale 3880, 1211 Genève 3

contre

la ville de Lancy, représentée par Maître François Bellanger, avocat, Poncet  
Turretini, Rue de Hesse 8-10, Case postale 5715, 1211 Genève 11

et

le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la com-  
munication, 3003 Berne

concernant

la détermination de noms de stations

considère :

**I.**

**A.** Le 14 octobre 2016, le canton de Genève a déposé auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) une requête tendant au changement et à l'introduction des noms de stations ferroviaires situées sur son territoire comme suit :

- « Lancy-Pont-Rouge » devient « Genève-Pont-Rouge »
- les noms de deux nouvelles stations sont « Genève-Bachet » et « Genève-Champel »

**B.** Par décision du 22 novembre 2016, l'OFT a modifié le nom de la station de « Lancy-Pont-Rouge » en « Genève-Pont-Rouge » et a fixé les deux nouveaux noms de stations comme demandés. Il a indiqué le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) comme autorité de recours.

**C.** Le 9 janvier 2017, la ville de Lancy a recouru contre cette décision auprès du DETEC, mais également auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF), estimant que le tribunal était compétent. La ville de Lancy a contesté la décision en ce qu'elle concernait les noms des deux stations se trouvant sur son territoire : le nom de la station « Lancy-Pont-Rouge » ne devait pas être modifié et le nouveau nom de station devait être « Lancy-Bachet » et non « Genève-Bachet ».

**D.** Par arrêt du 21 février 2017, le TAF a déclaré le recours irrecevable et a transmis la cause au Conseil fédéral comme objet de sa compétence. Le 3 mars 2017, l'Office fédéral de la justice (OFJ) a transmis le recours au DETEC pour raison de compétence. Par arrêt du 12 septembre 2017, le Tribunal fédéral (TF) a rejeté le recours déposé par la ville de Lancy contre l'arrêt du TAF, estimant que le TAF était fondé à déclarer le recours contre la décision de l'OFT irrecevable.

**E.** Par décision du 27 mars 2018, le DETEC a admis le recours de la ville de Lancy. Il a modifié en partie la décision de l'OFT comme suit :

- le nom de « Lancy-Pont-Rouge » demeure inchangé
- les noms des deux nouvelles stations sont : « Lancy-Bachet » et « Genève-Champel »

**F.** Le 7 mai 2018, le canton de Genève a recouru contre cette décision auprès du Conseil fédéral. Il a maintenu que le nom de la station « Lancy-Pont-Rouge » devait être changé en « Genève-Pont-Rouge » et que le nouveau nom de station devait être « Genève-Bachet » ou, à titre subsidiaire, « Carouge-Bachet ».

**G.** L'instruction du présent recours incombait à l'OFJ (art. 75 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative [PA, RS 172.021]; art. 7, al. 8, de l'ordonnance du 17 novembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de justice et police [Org DFJP, RS 172.213.1]).

**H.** Invité à déposer une éventuelle réponse au recours, le DETEC a, par lettre du 18 juin 2018, confirmé sa décision. Invités à déposer leurs observations sur le recours, la ville de Lancy a répondu par courrier du 6 juillet 2018, et les CFF par courrier du 31 juillet 2018.

**I.** Le DFJP s'est rallié aux conclusions de l'OFJ et a présenté au Conseil fédéral sa proposition sur la suite à donner au recours. La cheffe du DETEC se récuse pour la décision du Conseil fédéral (art. 76, al. 1, PA et art. 4, al. 4, de l'ordonnance sur l'organisation du Conseil fédéral du 29 novembre 2013 [Org CF, RS 172.111]).

## II.

### 1.

**1.1** L'art. 7 de la loi du 5 octobre 2007 sur la géoinformation (LGéo, RS 510.62) est intitulé « Noms géographiques ». Il prévoit que le Conseil fédéral édicte des dispositions visant à coordonner les noms des communes, des localités et des rues et qu'il régleme les autres noms géographiques, les compétences et la procédure ainsi que la prise en charge des coûts (al. 1). Le Conseil fédéral se prononce en dernière instance en cas de litige sur l'application de ces prescriptions (al. 2). On entend par « noms géographiques » notamment les noms des stations (art. 3, let. a et g, de l'ordonnance du 21 mai 2008 sur les noms géographiques [ONGéo, RS 510.625]).

Selon les art. 28, 30 et 32 ONGéo, l'OFT rend, sur demande, une décision sujette à recours, sur la détermination et la modification des noms des stations.

Le recours devant le Conseil fédéral contre la décision du DETEC du 7 mai 2018 est dès lors recevable, en vertu de l'art. 7, al. 2, LGéo en relation avec l'art. 73, let. a, PA.

**1.2** Toutefois, il ne peut être ignoré que la voie du recours au Conseil fédéral selon l'art. 7, al. 2, LGéo ne figure ni dans les compétences du Conseil fédéral prévues à l'art. 72 PA, ni dans la liste des exceptions au recours au Tribunal administratif fédéral fixée à l'art. 32 de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32). Dans le cadre de la révision totale de l'organisation judiciaire fédérale, les compétences du Conseil fédéral en tant qu'organe de la juridiction administrative ont été volontairement réduites au minimum. Ces compétences concernent avant tout les décisions empreintes pour l'essentiel de considérations politiques en matière de sûreté et de relations étrangères (cf. Message concernant la révision totale de l'organisation judiciaire fédérale, FF 2001 4000, ch. 1.1.4 et 2.3.2). L'art. 7, al. 2, LGéo est donc plutôt en contradiction avec cette répartition des compétences. En tant que droit plus récent, il doit toutefois être appliqué, même s'il constitue une dérogation à la PA et à la LTAF.

**2.** Le canton de Genève (le recourant) a qualité pour recourir (art. 28, al. 2, let. c, et 31 ONGéo et art. 7, al. 1, LGéo en relation avec l'art. 48, al. 2, PA).

**3.** Le recours respecte par ailleurs les conditions de délai et de forme.

**4.** En vertu de l'art. 27 ONGéo, une station se voit attribuer le nom de la localité qu'elle dessert (al. 2). Si une station dessert plusieurs localités ou n'en dessert aucune, le nom le plus pertinent pour le ou les réseaux de transport considérés lui est associé. En règle générale, elle ne porte qu'un seul nom (al. 3). Si plusieurs stations desservent une même localité, elles sont distinguées les unes des autres par des compléments au nom de la localité (al. 4).

L'art. 3, let. e, ONGéo définit la notion de localités. Il s'agit de zones urbanisées, habitées et géographiquement délimitables, pourvues d'un nom et d'un code postal qui leur sont propres.

En vertu de l'art. 4 ONGéo, les noms géographiques sont faciles à lire et à écrire et bénéficient d'une large acceptation (al. 1). Les noms géographiques et leur orthographe ne peuvent être modifiés que si l'intérêt public l'exige (al. 3).

Les « Directives portant sur l'orthographe des noms de stations », dans leur version du 20 janvier 2010, éditées conjointement par l'Office fédéral de la topographie, l'OFT et l'Office fédéral de la statistique, précisent au ch. 2, que les noms ne renvoient pas seulement à la conscience d'un héritage culturel et linguistique, ils servent aussi à s'orienter. La modification de noms peut susciter un très vif émoi parmi la population. Les coûts et l'intérêt d'éventuelles modifications de noms doivent être soigneusement soupesés, les noms géographiques étant d'ordinaire largement diffusés, de sorte que tout changement entraîne des frais élevés. Une modification n'est

donc à entreprendre que dans des cas exceptionnels bien justifiés, même lorsqu'il en va de l'intérêt public.

## **5. « Lancy-Pont-Rouge » ou « Genève-Pont-Rouge »**

En l'espèce, la station de « Lancy-Pont-Rouge » porte ce nom depuis l'ouverture de la station actuelle en 2002. Il s'agit donc d'examiner s'il existe des intérêts publics au changement du nom de la station susceptibles de primer les intérêts liés au maintien du nom actuel et s'il est justifié de lui attribuer en outre le nom d'une autre localité que celle qu'elle dessert.

### **5.1 Intérêt public au changement du nom**

#### **5.1.1 Il n'y a pas, en l'espèce, de nécessité de changer le nom de la station pour améliorer l'information des voyageurs.**

Dans sa décision du 22 novembre 2016, l'OFT a admis qu'il existait un intérêt public au changement de nom notamment parce qu'il s'agissait d'informer les voyageurs qu'ils se trouvaient à proximité du centre de Genève. Il a ajouté que « Genève » apparaissait comme une désignation générique qui aidait les voyageurs à s'orienter. Dans sa décision du 27 mars 2018, le DETEC a conclu à juste titre qu'il n'existait pas d'intérêt public prépondérant lié à l'information des voyageurs.

En effet, les noms géographiques servent à s'orienter. Or il est plus facile pour les voyageurs de s'orienter lorsque la station porte le nom de la commune sur laquelle elle se trouve. L'utilisation du nom de la localité aide les voyageurs à déterminer où se situe la station. Les voyageurs qui se trouvent à la station « Pont-Rouge » ou « Bachet » se trouvent à Lancy et il est important dès lors de leur donner cette information. La dénomination « Genève-Pont-Rouge » pourrait au contraire les induire en erreur en leur laissant croire qu'ils se trouvent à Genève alors qu'ils se trouvent à Lancy. Indiquer aux voyageurs qu'ils se trouvent à proximité du centre-ville de Genève, dans la zone urbaine de Genève, ne constituerait pas une information précise sur le lieu où ils se trouvent. Rien ne permet dès lors d'affirmer qu'il convient de remplacer « Lancy » par « Genève » afin de localiser la station de manière plus aisée. Cela ne peut au contraire qu'ajouter de la confusion à la localisation de la station. A cela s'ajoute que le nom actuel de la station est bien connu des voyageurs dans la mesure où la station porte ce nom depuis 2002. Or rien ne permet d'affirmer que depuis cette date et jusqu'à présent, la question de la nécessité d'améliorer l'information des voyageurs au sujet de sa localisation se soit posée.

#### **5.1.2 Le changement de contexte ne constitue pas, en l'espèce, un intérêt public prépondérant.**

Le requérant fait valoir un changement de contexte majeur qui s'inscrit dans le plan directeur cantonal 2030, approuvé par le Conseil fédéral le 29 avril 2015, promouvant une « Genève métropolitaine ». Il estime que ce changement de contexte majeur doit

être pris en compte dans la dénomination de la station. En effet, selon le recourant, avec le développement urbain du secteur et la mise en service de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), la station « Pont-Rouge » aura dans le futur une desserte marginale pour les centres urbains de Lancy. Pour le recourant, le « préfixe Genève » tient compte du changement de contexte, des développements urbains et de la vision d'un centre-ville métropolitain. Selon lui, la décision du DETEC aurait pour effet de nier cette évolution et cette vision.

L'ONGéo ne prévoit toutefois pas que le développement futur d'une localité soit une condition pour modifier un nom géographique. D'ailleurs, cette extension de l'urbanisme se ferait sur plusieurs communes, dont celle de Lancy (prise de position de la ville de Lancy, du 6 juillet 2018, p. 4 et prise de position des CFF, du 31 juillet 2018, p. 3 et 4), ce qui en ferait également une ville en plein développement. A cela s'ajoute que le plan directeur cantonal 2030 et le plan directeur de quartier N°29951 adopté par les conseils municipaux des villes de Lancy, de Carouge et de Genève, puis approuvé le 1<sup>er</sup> avril 2015 par le Conseil d'Etat, utilisent l'appellation « Lancy-Pont-rouge » pour désigner cette station. Il n'a pas été fait mention d'une nécessité de modifier ce nom (prise de position de la ville de Lancy, du 6 juillet 2018, p. 3). Quoiqu'il en soit, le maintien du nom de la station ne s'oppose pas à la promotion de ce que le recourant appelle la « Genève métropolitaine ». Les projets d'aménagements urbains et les constructions de nouveaux bâtiments ne dépendent en effet pas du nom de la station.

Par ailleurs, l'argument avancé par le recourant selon lequel l'appellation « Pont-Rouge » servirait à conserver une partie du nom de la station et tiendrait compte de l'intérêt public à ce que le nom soit reconnaissable ne peut être suivi dans la mesure où cela ne concerne précisément qu'une partie du nom et pas le nom de la localité qui est desservie par la station.

Le recourant estime en outre que la situation est comparable à celle jugée dans un précédent arrêt du Conseil fédéral qui reconnaissait l'existence d'un intérêt public au changement du nom d'une station dans le fait qu'une commune ait connu un important développement et que le contexte ait été modifié.

Il n'est toutefois pas pertinent de raisonner par analogie avec la décision du Conseil fédéral du 14 mars 2014 relative au nom de la station « Cossonay-Penthalaz ». Dans ce cas, la station qui se trouve sur la commune de Penthalaz et qui portait le nom de « Cossonay » a été modifiée en « Cossonay-Penthalaz » suite à une nouvelle répartition des communes dans les districts du canton de Vaud et parce que la localité de Penthalaz, qui était à l'origine loin de la station, s'était étendue progressivement jusqu'à la station et était ainsi directement desservie par cette station. Le nom de Cossonay a été maintenu en première position parce qu'il y avait un intérêt public à ce que le nom ne change pas et soit reconnaissable. Cette décision du 14 mars 2014 confirme donc au contraire que l'intérêt public à ce que le nom ne change pas et soit reconnaissable l'emporte sur un changement de nom. Quoiqu'il en soit, la situation

n'est pas comparable avec le cas d'espèce. La station « Lancy-Pont-Rouge » porte déjà le nom de la localité qu'elle dessert.

**5.1.3** Par conséquent, il n'y a pas d'autres intérêts publics qui priment l'intérêt public à ce que le nom de la station « Lancy-Pont-Rouge » soit stable et reconnaissable.

## **5.2** Attribution du nom d'une autre localité que celle qui est desservie

Les dérogations au principe selon lequel la station prend le nom de la localité qu'elle dessert ne sont admises que dans des cas exceptionnels très rares (en particulier pour les aéroports). Il n'y a pas de raison de revenir sur cette pratique restrictive.

En l'espèce, Lancy est une zone urbanisée, habitée et géographiquement délimitable et est pourvue d'un nom qui lui est propre. Le fait que Lancy dispose de plusieurs codes postaux en raison de sa taille ne remet pas en cause le fait que ce soit une localité au sens de l'art. 3, let. e, ONGéo. La station porte donc le nom de la localité qu'elle dessert.

Le DETEC a relevé à juste titre que rien ne permettait de conclure que l'on soit en présence d'un cas spécial au point de justifier le changement du nom de la station pour lui attribuer le nom d'une autre localité que celle qu'elle dessert.

En effet, la station de « Lancy-Pont-rouge », située sur le territoire de la localité de Lancy, dessert avant tout cette localité. Le fait que la station se trouve à l'intersection de plusieurs localités et que la station ne se trouve pas sur les deux localités de Grand-Lancy et Petit-Lancy, mais à l'est de celles-ci, ne change rien au fait qu'elle dessert la localité de Lancy.

Par ailleurs, les noms des stations n'ont pas pour but d'étendre un centre urbain ni de généraliser l'usage du nom d'une ville ou d'un canton. L'argument du recourant selon lequel les villes de Zurich, Bâle et Berne auraient appliqué une vision de « centre-ville métropolitain » dans le sens d'un agrandissement du centre n'est pas pertinent. Si certaines stations de ces villes portent le nom de la ville en préfixe, c'est parce que ces stations situées sur le territoire de ces localités en desservent certains quartiers (cf. prise de position des CFF, du 31 juillet 2018, p. 3 et prise de position des CFF, du 9 mars 2017, p. 14). La seule exception concerne la station « Zurich-aéroport ». Une station desservant un aéroport constitue en effet un des rares cas exceptionnels.

Enfin, la décision attaquée n'a pas pour effet, comme le prétend le recourant, d'étendre la commune de Lancy vers le centre de Genève. La décision attaquée respecte les limites du territoire de la ville de Lancy, laquelle s'est limitée dans son recours du 17 janvier 2017 à demander à ce que les deux stations CEVA, qui desservent cette localité, portent son nom.

Par conséquent, la station « Lancy-Pont-Rouge » porte le nom de la localité qu'elle dessert. Plusieurs stations desservant la localité de Lancy, elle se distingue par un

complément au nom de Lancy. Ce nom de station respecte donc les prescriptions de l'art. 27 ONGéo et rien ne permet de déduire que le cas présent constitue un cas exceptionnel justifiant de lui attribuer le nom d'une localité autre que celle qu'elle dessert.

## 6. « Lancy-Bachet » ou « Genève-Bachet »

Comme énoncé précédemment (ch. 5.2), les dérogations au principe selon lequel la station prend le nom de la localité qu'elle dessert ne sont admises que dans des cas exceptionnels très rares (en particulier pour les aéroports et les stades). Il n'y a pas de raison de revenir sur cette pratique restrictive.

La station de « Lancy-Bachet », située sur le territoire de la localité de Lancy, dessert avant tout cette localité. Dans sa décision du 22 novembre 2016, l'OFT a estimé que la station « Bachet » se trouvait pratiquement sur la limite entre Grand-Lancy et Carouge et qu'il n'y avait pas de raison de favoriser Lancy. Le recourant a souligné que cette station dessert plusieurs localités, dont celle de Genève et de Carouge et qu'il n'y avait pas lieu de favoriser une commune au détriment d'une autre, mais bien de choisir le nom le plus pertinent, à savoir celui du pôle métropolitain.

Le DETEC estime à juste titre que le fait que la station se trouve à proximité de la commune de Carouge ne suffit pas en soit à justifier de lui attribuer le nom d'une autre localité que celle qu'elle dessert en premier lieu. En effet, le fait qu'elle desserve également la commune de Carouge ne change rien au fait qu'elle desserve la localité de Lancy. D'ailleurs, les CFF précisent que la station « Lancy-Bachet » desservira principalement Grand-Lancy et ne desservira que partiellement Carouge. Les développements urbains autour des zones où se trouve Bachet qui sont en cours de réalisation ou y sont prévus le sont précisément sur la commune de Lancy. A cela s'ajoute que cette station est beaucoup plus éloignée de Genève que la station « Lancy-Pont-Rouge » et qu'elle ne desservira donc aucunement quelque partie que ce soit du territoire de la ville de Genève (cf. prise de position de CFF du 31 juillet 2018, p. 4).

Par ailleurs, le fait que le stade de Genève se trouve proche de la station n'est pas pertinent dans la mesure où il existe déjà une station nommée « Genève-stade » située à proximité immédiate du stade.

Par conséquent, rien ne permet de qualifier le cas présent de cas exceptionnel justifiant de lui attribuer le nom d'une autre localité que celle qu'elle dessert.

## 7. « Carouge-Bachet »

L'objet du recours devant le DETEC déposé par la ville de Lancy contre la décision de l'OFT portait uniquement sur la question de savoir si la station devait être nommée « Lancy-Bachet » ou « Genève-Bachet ». La commune de Carouge n'a pas fait recours contre la décision de l'OFT. Le canton de Genève n'a pas non plus contesté

la décision de l'OFT et n'a pas demandé la modification du nom de la station en « Carouge-Bachet ». La question de savoir s'il y a lieu d'entrer en matière sur cette demande subsidiaire peut toutefois rester ouverte. En effet, comme il a été démontré au ch. 6, le fait que cette station desserve également la commune de Carouge ne change rien au fait qu'elle desserve la localité de Lancy et rien ne permet de qualifier le cas présent de cas exceptionnel justifiant de lui attribuer le nom d'une autre localité que celle qu'elle dessert. Par ailleurs, en vertu de l'art. 27, al. 3, ONGéo, même si une station dessert plusieurs localités, elle ne porte en général qu'un seul nom.

8. Il résulte de ce qui précède que le recours doit être rejeté.

9. En vertu de l'art. 63, al. 2, PA, aucun frais de procédure n'est mis à la charge du recourant. En vertu de l'art. 8, al. 5, de l'ordonnance du 10 septembre 1969 sur les frais et indemnités en procédure administrative (RS 172.041.0), il n'est pas alloué de dépens.

arrête:

1. Le recours est rejeté.
2. Il n'est pas perçu de frais de procédure. Il n'est pas alloué de dépens.

3003 Berne, le 7 novembre 2018

PAR ORDRE DU CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

Le chancelier de la Confédération



Walter Thurnherr

Communication à:

- Le Conseil d'Etat du Canton de Genève, en la personne de M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, DALE, case postale 3880, 1211 Genève 3
- Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, 3003 Berne
- Maître François Bellanger, Poncet Turretini, Avocats, Rue de Hesse 8-10, Case postale 5715
- Office fédéral des transports, 3003 Berne
- CFF Infrastructure, Elaboration de projets et gestion des mandats, case postale 345, 1001 Lausanne

361/2017/00002 DRK