

*Date de dépôt : 4 février 2015*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Patrick Lussi : Traversée du lac par ferries : où en sont les discussions avec nos partenaires vaudois et français ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 23 janvier 2015, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*La traversée du lac n'est pas un projet prioritaire pour le Conseil fédéral. La conseillère fédérale Doris Leuthard a rappelé au mois de septembre dernier que ce tronçon ne fait pas partie des mesures prioritaires pour résorber les goulets d'étranglement sur les routes nationales tout en précisant que l'intégration parmi les routes nationales serait aujourd'hui « prématurée et injustifiée ». Le financement par le seul canton de Genève de la traversée du lac est loin d'être acquis, le peuple ayant refusé de financer une traversée de la rade, d'un coût pourtant trois fois inférieur.*

*Face à un projet de grande traversée qui ne verra pas le jour avant longtemps, subsiste l'idée d'une traversée du lac au moyen de ferries, ne nécessitant que peu d'infrastructures et pouvant être mise en place rapidement sans péjorer les finances publiques. Des traversées par bacs sont largement utilisées dans le monde et en Suisse. A Zurich, la ligne entre Horgen et Meilen connaît un succès grandissant et est l'un des transports publics les plus rentables de Suisse. En 2013, plus de deux millions de personnes ont emprunté l'un des cinq ferries de la société anonyme exploitant la ligne.*

*En 2009 déjà, le Grand Conseil avait renvoyé au Conseil d'Etat la motion 1808 invitant le Conseil d'Etat à ouvrir un crédit d'étude pour la traversée au moyen de « ferries » (bacs). Dans sa réponse, le Conseil d'Etat avait relevé qu'une telle traversée par bacs devait être suffisamment éloignée du centre de Genève pour être « performante, attractive et économiquement rentable ». D'après l'étude de faisabilité technique et économique annexée au rapport de la Commission des transports, la traversée par bacs doit se trouver suffisamment loin du pont du Mont-Blanc, afin d'inciter l'automobiliste à utiliser le bac. En se calquant sur l'axe Horgen-Meilen, situé à 16 km du pont principal de Zurich, cela positionnerait les embarcadères à hauteur de Crans/Céligny sur la rive suisse et à Tougues/Chens sur la rive française.*

*Dans sa réponse, le Conseil d'Etat a fait part de son intention de solliciter le canton de Vaud et le département de la Haute-Savoie afin d'engager une réflexion sur un financement tripartite. Enfin, le Conseil d'Etat s'était engagé à donner une première information au Grand Conseil dans un délai de six mois à dater du moment de la transmission du rapport, une information que le Grand Conseil n'a jamais reçue.*

*Mes questions sont les suivantes :*

- 1) *Quelle a été l'issue des discussions avec le canton de Vaud et le département de la Haute-Savoie à propos d'une traversée par bacs ?***
- 2) *Le Conseil d'Etat voit-il en la traversée du lac par bacs une alternative à la traversée du lac que la Confédération a refusé d'inscrire parmi les routes nationales qu'elle entend financer ?***

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le canton de Genève n'a pas eu de contact formel au sujet d'une traversée lacustre par bacs avec les autorités françaises et vaudoises, les projets en gestation n'ayant connu une avancée significative qu'assez récemment.

Les initiateurs de l'étude de faisabilité d'un projet de bac porté par des investisseurs privés, présentée lors des auditions de la commission des transports dans le cadre de l'instruction de la motion 1808, ont cependant repris récemment contact avec le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) pour une présentation de leur étude.

Dans ce cadre, les initiateurs ont eu des premiers contacts avec les techniciens du Conseil général de la Haute-Savoie ainsi qu'avec des représentants des communes de Céligny, Crans-près-Céligny, Founex et Mies.

Par ailleurs, une entreprise spécialisée dans le transport maritime s'est récemment annoncée auprès du DETA pour lui faire part de son intérêt à développer cette activité sur le lac.

Après analyse par le DETA, il s'avère qu'un projet de bac privé, dont le business plan présente un budget raisonnablement équilibré, peut être pertinent, en tant qu'alternative à une liaison lacustre plus proche du centre de Genève.

Pour autant, il faudra que les communes et territoires concernés soient d'accord d'accueillir les infrastructures nécessaires et que les autorisations idoines soient délivrées par les autorités suisse et françaises.

A cet égard, une étude de faisabilité technique détaillée, avec une étude d'impact sur l'environnement et une autre sur la mobilité devront être réalisées par l'entreprise souhaitant exploiter des bacs, en préalable à une demande de concession fédérale ou d'une autorisation auprès des autorités suisses, respectivement françaises en cas de liaison internationale, et ce en fonction du tracé projeté. Une fois ces éléments techniques réunis, le requérant devra faire les démarches auprès des autorités compétentes en matière de transport et d'aménagement.

A ce stade, le Conseil d'Etat exclut tout soutien financier aux éventuels futurs opérateurs, qu'il s'agisse d'un crédit d'investissement ou d'une subvention d'exploitation.

S'il est prêt à encourager toute démarche privée dans ce sens, le Conseil d'Etat estime en revanche que la traversée du lac par bac ne consiste pas en soi une alternative viable à une traversée autoroutière du lac.

Les projets de bac tels que susmentionnés n'offrent en effet pas une capacité suffisante : à raison de quatre courses par heure en heure de pointe, la capacité maximale théorique n'est que de 160 véhicules par sens avec l'acquisition de trois ferries. Dès lors, ce moyen de transport alternatif doit être considéré comme une mesure supplémentaire visant à faciliter les déplacements entre les deux rives du lac mais dont l'impact sur l'allègement de la circulation au centre-ville de Genève (pont du Mont-Blanc) sera négligeable.

Concernant le transport routier, le Conseil d'Etat entend mener à bien le projet de traversée du lac afin de boucler le contournement autoroutier de Genève, avec un objectif de démarrage des travaux en 2025.

Enfin, en matière de transport lacustre de personnes, des discussions sont actuellement menées entre les autorités vaudoises et haut-savoyardes relatives aux lignes régulières de la CGN. Une étude est en cours, traitant de l'offre lacustre à l'horizon 2020-2025 et de la gouvernance de ces lignes.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP