



*Signataire : Michael Andersen*

*Date de dépôt : 22 mai 2025*

## **Question écrite urgente**

### **Voie Bleue – Suite de la QUE 2085**

La présente fait suite à la réponse du Conseil d'Etat du 19 juin 2024 à la QUE 2085.

Depuis cette réponse, il semble que le projet de la Voie Bleue opéré par l'entreprise CGN SA n'ait pas évolué de manière concrète.

La situation, elle, a toutefois connu plusieurs évolutions, soit notamment les suivantes :

- Sans que le projet soit modifié, ses coûts ont été revus à la hausse par la CGN. Un addendum à la convention de financement a ainsi été conclu fin juin 2024. La garantie de déficit annuelle supportée majoritairement par les communes se monte désormais à 1 250 000 francs.
- La CGN a confirmé son projet de mener une phase test de trois années entre les ports de Corsier et de Bellevue au moyen d'une vedette pouvant emmener 200 passagers et 40 cycles fonctionnant au diesel. La fréquence de cette liaison est maintenue à 10 allers-retours par jour, aux horaires de bureau, du lundi au vendredi.
- M. Pierre Corboud, archéologue et préhistorien, docteur en archéologie préhistorique de l'Université de Genève, ancien collaborateur scientifique à l'Université de Genève, spécialiste de l'étude des sites palafittiques de l'arc alpin, a fortement pris position par-devant les autorités communales, cantonales et fédérales contre l'usage du débarcadère de Corsier pour la ligne de la CGN. Selon ses analyses, le projet tel que conçu est potentiellement fortement délétère

puisque'il ne tient pas compte des conditions minimales pour garantir la protection du site archéologique s'y trouvant.

Pour rappel, un ensemble de 111 sites palafittiques parmi les mieux conservés et les plus représentatifs ont été sélectionnés dans les six pays entourant l'arc alpin pour être inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO en tant qu'ensemble. L'ensemble correspond à un objet sériel, c'est-à-dire que chaque élément de la série représente un bien qui ne peut pas être soustrait de l'ensemble. Il en découle que si un seul des 111 sites était menacé, l'inscription de la série entière serait retirée par l'UNESCO.

Toujours selon Pierre Corboud, le site archéologique de Corsier-Port est le site le plus emblématique du Léman.

- Plusieurs projets concurrents au projet de la Voie Bleue ont très concrètement émergé.

Il en va notamment ainsi du projet LakeExpress ayant fait l'objet d'un dépôt de demande de concession auprès de l'Office fédéral des transports et proposant une liaison lacustre entre la rive gauche (depuis Tour carrée ou le Port-Noir) et la rive droite (Bellevue ou Le Vengeron) au moyen de navettes électriques sur hydrofoils.

Il en va également ainsi des Mouettes genevoises SA qui ont fait savoir dans les médias que la société était d'ores et déjà prête à opérer depuis Port Gitana à Bellevue vers un port de la rive gauche, probablement Tour carrée, la société ayant d'ores et déjà une concession fédérale et étant intégrée à UNIRESO afin d'assurer une cohérence dans la mobilité cantonale.

- La population de Corsier est majoritairement opposée au projet en question. De fait, les candidats ayant fait campagne contre le projet de la Voie Bleue ont été plébiscités aux dernières élections communales, prenant aujourd'hui la majorité tant du Conseil municipal que de celle du Conseil administratif.

De même, certaines réponses données le 19 juin 2024 par le Conseil d'Etat ne satisfont pas.

Il en va notamment ainsi des suivantes :

- A la question de savoir pourquoi aucun appel d'offres n'a été conduit en marge de la conclusion de la convention de financement, le Conseil d'Etat a répondu que « *les dispositions du règlement sur la passation des marchés publics, du 17 décembre 2007 (RMP ; rs/GE L 6 02.01), ne s'appliquent pas concernant cette convention pour 2 raisons :*

- *la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN) est majoritairement détenue par des collectivités publiques ;*
- *la convention représente un partenariat public-privé qui regroupe différents acteurs, privés et publics, qui se sont associés en vue de la réalisation d'un projet. Le projet ne correspond par ailleurs pas à la situation dans laquelle une entité publique « acquiert » un bien ou un service ».*

Cette réponse ne peut satisfaire. C'est d'une part parce que la CGN poursuit un but commercial et que son activité est organisée comme l'est celle d'un agent économique privé de sorte qu'elle ne peut être considérée comme un pouvoir adjudicateur (cf. ATF 147 II 264 consid. 4.2 à 4.4 ; ATF 142 II 369 consid. 3.2) mais bel et bien comme ce qu'elle est, soit une société anonyme poursuivant un but commercial au sens de l'art. 2 RMP. D'autre part, un partenariat public-privé ne dispense pas les collectivités publiques de respecter les règles des marchés publics lors de la sélection du partenaire privé. Tel est notamment le cas lorsque le partenaire privé fournit des prestations à une collectivité publique contre rémunération, notamment pour des projets d'utilité publique<sup>1</sup>.

- A la question de savoir quelles mesures sont prises pour assurer un accès équitable et conforme à la LHand en particulier, le Conseil d'Etat a fourni la réponse suivante :  
*« En dehors des réflexions en cours pour la mise aux normes de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 12 décembre 2022 (LHand ; RS 151.3), des débarcadères des Mouettes genevoises SA (lignes M1, M2, M3 et M4), chaque compagnie de navigation a la charge d'assurer un accès équitable à sa flotte, conformément à la LHand, en mettant en place des passerelles d'embarquement et un accompagnement de leur personnel navigant. ».*

Cette réponse ne satisfait pas puisqu'elle ne répond qu'à la question de savoir comment les personnes à mobilité réduite pourront passer de la terre ferme au bateau sans toutefois aborder la question de savoir comment elles pourront accéder au débarcadère lui-même.

---

<sup>1</sup> Cf. not. : ZUFFEREY Jean-Baptiste, le droit des « PPP » : état des lieux, p. 267

De fait, l'accès au débarcadère avec les transports publics est difficile. Il implique 5 minutes de marche, dont plus de 400 m sur une pente présentant un dénivelé moyen de 6,3%. Outre sa pente forte, le chemin piéton est parsemé de chicanes de sorte que l'accès est rendu excessivement difficile, si ce n'est en réalité impossible aux personnes à mobilité réduite.

Finalement, il convient de revenir sur les quelques éléments suivants : le projet de la Voie Bleue prévoit une phase test de trois ans avec un navire au diesel d'une capacité d'accueil de 200 personnes et 40 cycles et ainsi d'un tirant d'eau particulièrement important ; l'archéologue cantonal aurait exigé que le bateau de la CGN exécute une manœuvre de rebroussement afin de ne pas passer sur le site palafittique ; cette manœuvre n'est toutefois pas possible en cas de vent, en particulier par vent du nord-est (la bise), cas échéant le navire devra soit annuler sa course soit passer au-dessus du site palafittique ; selon les porteurs du projet, le navire circulera à l'ouverture et à la fermeture des bureaux et uniquement en semaine ; selon la réponse du Conseil d'Etat du 19 juin 2024 et les estimations du bureau 6t, mandaté en 2023 par la direction de la CGN, l'affluence peut être estimée entre 150 et 350 déplacements par jour, ce qui représente pour 10 allers-retours quotidiens une moyenne de 12,5 passagers par trajet.

Vu ce qui précède, les questions suivantes s'imposent :

- 1. Dans le cadre du projet de la Voie Bleue, le Conseil d'Etat a-t-il connaissance des mesures concrètes qui seraient prises pour que les personnes, notamment à mobilité réduite, puissent concrètement accéder au débarcadère et ainsi utiliser le service public, en particulier depuis les transports publics les plus proches ? Sinon, compte-t-il en prendre connaissance et nous revenir sur ce point ?*
- 2. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance de la position officielle du nouveau Conseil municipal ainsi que du nouveau Conseil administratif de la commune de Corsier sur le projet de la Voie Bleue ? Et, sinon, compte-t-il s'en enquérir ?*
- 3. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance d'une étude indépendante qui aurait été menée sur les conséquences pour le site palafittique de l'utilisation durant trois années du navire envisagé par la CGN ? Si oui, pourrait-il nous faire part des conclusions ? Sinon, les Autorités entendent-elles en demander une et à quelle échéance ?*
- 4. La phase test de trois années pourrait-elle être considérée par l'UNESCO comme une mise en danger du site palafittique ? A partir de*

- quel degré d'endommagement ou de mise en danger l'inscription serait-elle impactée ? Le Conseil d'Etat ou les porteurs du projet se sont-ils informés de cela auprès de l'UNESCO ?*
- 5. Le Conseil d'Etat a-t-il une vision comparative des avantages écologiques et économiques du projet souhaité par la CGN et la Banque sur les lignes prévues par LakeExpress et du projet des Mouettes genevoises ?*
  - 6. Le Conseil d'Etat a-t-il une idée des avantages à utiliser le débarcadère de Corsier en lieu et place de Tour carrée dans la mesure où la population corsesoise est opposée au projet, ce qui n'est pas le cas à Cologny, dans la mesure notamment où les transports publics sont plus importants et mieux desservis à Cologny qu'aux alentours de débarcadère de Corsier ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.