GRAND CONSEIL **QUE 2417-A**
de la République et canton de Genève

Date de dépôt : 28 octobre 2026

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Thierry Cerutti : Marine SIG : navigue-t-on sans capitaine, à pleine capacité, et avec quelles règles ?

En date du 2 octobre 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Mesdames et Messieurs les conseillers d'Etat,

Le transport fluvial des déchets entre le quai de la Jonction et l'usine des Cheneviers constitue depuis de nombreuses années une particularité du système genevois de gestion des déchets.

Selon les informations publiées par les Services industriels de Genève (SIG), ce transport est assuré par le bateau pousseur ***Tréville****, qui achemine alternativement plusieurs barges entre la Jonction et les Cheneviers.*

Les SIG indiquent qu'une barge peut transporter jusqu'à ***170 tonnes de déchets par trajet****. Une fois chargé, le convoi peut atteindre environ* ***370 tonnes*** *et mesurer quelque* ***56 mètres de longueur****. Les SIG indiquent également que le bateau effectue normalement* ***deux à trois allers-retours par jour****.*

Dans une communication spécifique relative aux activités des SIG sur le Rhône, il est par ailleurs indiqué que le transport fluvial représente ***neuf allers-retours par semaine*** *et permet d'acheminer environ un tiers des déchets genevois concernés vers les Cheneviers.*

La navigation d'un tel convoi sur le Rhône ne constitue évidemment pas une activité anodine.

Depuis le 1er janvier 2026, la navigation sur les eaux genevoises est notamment régie par la loi sur la navigation dans les eaux genevoises (LNav – H 2 05) et son règlement d'application. Cette législation complète notamment la loi fédérale sur la navigation intérieure et l'ordonnance fédérale sur la navigation dans les eaux suisses.

Il paraît dès lors opportun de connaître précisément les qualifications exigées des collaborateurs des SIG conduisant ces convois, ainsi que les permis, brevets et éventuelles autorisations particulières nécessaires à cette navigation professionnelle sur le Rhône.

Cette question apparaît d'autant plus pertinente que l'activité de la « marine SIG » ne semble pas se limiter au seul transport des déchets. Les collaborateurs concernés participeraient également à différentes activités liées à l'entretien des embarcations, aux installations fluviales ainsi qu'aux opérations de dragage et de gestion des sédiments.

Il convient donc de connaître précisément l'organisation, les effectifs, les missions et le temps de travail pour chacune de ces activités.

La question de l'utilisation effective des barges mérite également d'être examinée.

Alors que les SIG annoncent une capacité pouvant atteindre ***170 tonnes par barge****, les tonnages effectivement transportés peuvent être sensiblement inférieurs à cette capacité maximale. Une telle différence peut naturellement résulter de contraintes parfaitement justifiées : niveau du Rhône, débit, tirant d'eau, sécurité, disponibilité des déchets, organisation des rotations ou autres contraintes techniques.*

Il importe cependant de connaître précisément ces contraintes et, surtout, le ***taux réel d'utilisation de la capacité de transport fluvial****.*

Cette problématique doit également être examinée sous l'angle de l'accès au quai de chargement de la Jonction.

Le règlement d'application de la loi sur la gestion des déchets prévoit encore expressément un minimum de facturation applicable aux déchets acheminés ***« au quai de chargement de la Jonction (route des Péniches) ou directement à l'usine des Cheneviers »****.*

Or, il apparaît que certaines entreprises privées de collecte des déchets ou sociétés de ramassage des ordures ménagères ne pourraient plus, ou ne pourraient plus dans les mêmes conditions qu'autrefois, décharger leurs déchets au quai de la Jonction afin qu'ils soient ensuite acheminés par barge aux Cheneviers.

Si cette information devait être confirmée, il conviendrait d'en connaître les raisons.

Il pourrait en effet paraître paradoxal d'empêcher certains déchets destinés aux Cheneviers d'utiliser un transport fluvial existant, alors que ces mêmes déchets doivent ensuite être acheminés par camion jusqu'à l'usine, avec les kilomètres parcourus, les coûts, le trafic routier et les émissions que cela implique.

Ces différents éléments justifient que toute la transparence soit faite sur le fonctionnement actuel de la marine SIG et sur l'utilisation des infrastructures fluviales financées et exploitées dans le cadre du service public genevois.

Le Conseil d'Etat est dès lors invité à répondre aux questions suivantes :

*1.****Combien de collaborateurs, exprimés également en équivalents plein temps (ETP), sont actuellement affectés à la marine ou au transport fluvial des SIG ?***

*2.**Quels permis, brevets, certificats ou autres qualifications sont légalement requis pour conduire le Tréville et les barges SIG sur le Rhône ?** Le Conseil d'Etat peut-il préciser notamment si une qualification ou autorisation particulière est exigée pour la navigation professionnelle sur le Rhône et pour la conduite d'un convoi de cette importance ?*

*3.**Tous les collaborateurs actuellement habilités à conduire ces convois disposent-ils de l'ensemble des permis, brevets et qualifications requis ?** Sans communiquer de données personnelles, le Conseil d'Etat peut-il indiquer, pour chaque catégorie de personnel, le nombre de titulaires de chacune des qualifications requises ?*

*4.**Quels permis de navigation, autorisations cantonales, autorisations spéciales ou autres titres administratifs couvrent actuellement le pousseur Tréville et chacune des barges utilisées par les SIG ?***

*5.**Quelle est l'activité hebdomadaire normale de la marine SIG ?** Combien de rotations sont programmées chaque semaine et combien sont effectivement réalisées ?*

*6.**Quelle est la durée moyenne d'une rotation complète**, en distinguant si possible le chargement à la Jonction, la navigation jusqu'aux Cheneviers, les manœuvres, le déchargement et le retour ?*

*7.**Quelle est l'affectation du temps de travail des collaborateurs de la marine lorsqu'ils ne naviguent pas avec une barge chargée de déchets ?** Le Conseil d'Etat peut-il indiquer, pour les années 2022, 2023, 2024 et 2025, les heures ou ETP consacrés respectivement :*

- *au transport des déchets ;*
- *au chargement et au déchargement ;*
- *au dragage ;*
- *à l'entretien et à la maintenance des bateaux et barges ;*
- *aux travaux sur le Rhône et aux installations fluviales ;*

- *à la formation ;*
- *aux tâches administratives ;*
- *aux autres activités, en les précisant ?*

*8.**Quels ont été, pour chacune des années 2020 à 2025, le nombre total de rotations, le nombre de jours de navigation, le tonnage total transporté et le tonnage moyen transporté par rotation ?***

*9.Sachant que les SIG annoncent une capacité pouvant atteindre **170 tonnes par barge, quel a été le taux moyen de remplissage des barges pour chacune de ces années et quelles sont les raisons précises expliquant les départs avec des charges inférieures à leur capacité maximale ?***

*10.Existe-t-il des **limitations de charge dépendant du débit, du niveau du Rhône, du tirant d'eau, des sédiments ou d'autres paramètres de navigation** ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles et qui décide de leur application ?*

*11.**Quelle est la capacité annuelle maximale théorique du dispositif de transport fluvial actuel**, compte tenu du nombre de barges disponibles, des horaires autorisés et des contraintes normales de navigation ?*

*12.**Quelles catégories de remettants sont aujourd'hui autorisées à décharger leurs déchets au quai de la Jonction et quelles catégories en sont exclues ?***

*13.Est-il exact que certaines **entreprises privées de collecte des déchets ou sociétés de ramassage des ordures ménagères** qui pouvaient précédemment utiliser le quai de la Jonction ne peuvent plus y décharger leurs déchets ? Si oui, **depuis quelle date, sur quelle décision, pour quels motifs et sur quelle base légale ou réglementaire ?***

*14.Comment cette éventuelle restriction d'accès au quai de la Jonction s'articule-t-elle avec le règlement d'application de la loi sur la gestion des déchets, qui mentionne expressément les déchets acheminés au **quai de chargement de la Jonction** ?*

15.Les déchets qui ne peuvent plus être déposés au quai de la Jonction sont-ils dès lors ***acheminés par camion directement aux Cheneviers*** *? Dans l'affirmative, quel tonnage annuel cela représente-t-il ?*

16.Le Conseil d'Etat peut-il chiffrer le ***nombre supplémentaire de trajets de camions****, les kilomètres parcourus, le coût financier et les émissions de CO_2 découlant de l'acheminement routier de ces déchets plutôt que de leur transport par barge ?*

17.Dans l'hypothèse où les barges disposent actuellement d'une capacité inutilisée, ***le Conseil d'Etat envisage-t-il de permettre à nouveau ou d'élargir l'accès au quai de la Jonction aux entreprises de collecte****, afin de réduire le nombre de poids lourds se rendant directement aux Cheneviers ?*

18.Enfin, quel est le ***coût annuel complet de la marine SIG****, comprenant notamment les charges de personnel, carburant ou énergie, maintenance, entretien des barges et bateaux, dragage, assurances, infrastructures et amortissements, et quel est le coût moyen du transport fluvial* ***par tonne de déchets effectivement transportée*** *?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

L'équipe de la Marine des Services industriels de Genève (SIG) est composée de 5 collaborateurs (4,8 équivalents temps plein (ETP)). Leurs tâches consistent principalement à assurer le transport fluvial des déchets entre le quai de la Jonction et l'usine des Cheneviers (1 à 3 rotations par jour), l'entretien du matériel naviguant et des installations portuaires, ainsi que les opérations de dragage. L'ensemble des collaborateurs de l'équipe de la Marine dispose des permis nécessaires et des qualifications requises; la seule exception pouvant concerner les collaborateurs qui seraient dans leur phase d'apprentissage et qui, dans ce cas, sont toujours accompagnés par un pilote disposant du permis.

La Marine permet d'acheminer en moyenne environ 35 000 tonnes de déchets par année. Ce chiffre évolue en raison notamment des conditions de navigation, celle-ci pouvant être limitée dans 2 cas de figure : d'une part, pour des questions de sécurité en cas de fort débit du Rhône et, d'autre part, lorsque le tirant d'eau est insuffisant en raison de l'accumulation de sédiments en provenance de l'Arve (des opérations de dragage sont alors nécessaires lorsque les conditions environnementales le permettent). Le rapport d'exploitation, « *Valorisation des déchets 2025*[1] », fournit des statistiques sur le transport fluvial, notamment sur le volume des déchets transportés et le taux de couverture des barges.

Le transport fluvial est principalement dédié aux déchets urbains collectés par les communes, mais pas exclusivement puisque les entreprises privées sont également autorisées à décharger au quai de la Jonction. Seules les caractéristiques du quai de la Jonction imposent une limite aux types de véhicules pouvant décharger des déchets (hauteur et longueur des véhicules) ou au type de déchets acceptés.

[1] Valorisation_des_dechets_rapport_exploitation.pdf

Le coût de la Marine évolue entre 1,5 et 3,5 millions de francs par an, en fonction des niveaux d'investissement et des interruptions de navigation. Ces coûts sont assumés par les SIG. A noter que le transport fluvial figure parmi les tâches d'intérêt public de la convention d'objectifs 2025-2029, établie entre l'Etat de Genève et les SIG.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :	La présidente :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI	Anne HILTPOLD