

*Date de dépôt: 12 octobre 2006  
Messagerie*

**Réponse du Conseil d'Etat  
à l'interpellation urgente écrite de M. Pierre Kunz : Un nouveau  
débarcadère au quai Wilson. Vraiment ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 26 septembre 2006, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

*"Cette interpellation s'adresse à M. Robert Cramer, Conseiller d'Etat en charge du DT, et M. Mark Muller, chef du DCTI. Elle concerne l'aménagement envisagé par le gouvernement d'un nouveau débarcadère pour les Mouettes genevoises sur le quai Wilson.*

*Le soussigné a été informé que le Conseil d'Etat entend supprimer l'actuel débarcadère des Mouettes genevoises situé à la Perle-du-Lac et en aménager un nouveau sur le quai Wilson. Le débarcadère de la Perle-du-Lac ne serait paraît-il pas utilisable par les personnes handicapées et d'autre part, il serait trop éloigné (environ 450 m) de l'arrêt du bus de la ligne 1 "Châteaubriand", situé face au Palais Wilson.*

*Les estimations actuellement disponibles montrent que la construction du nouveau débarcadère coûterait près de 5 millions de francs (3,5 millions pour une digue de protection de 45 m, 1,0 million pour la construction d'un îlot brise-vagues et 0,25 million pour la construction du ponton de débarquement).*

*Or l'observation du débarcadère actuel de la Perle-du-Lac et de son environnement montre :*

*qu'un investissement de l'ordre de Fr. 100'000.- suffirait pour moderniser ce débarcadère et le rendre accessible aux personnes handicapées;*

*que ce débarcadère est plus proche que celui envisagé de la zone de Sécheron qu'on entend desservir en priorité ;  
qu'il se trouve à moins de 200 m d'un arrêt de la ligne de bus 1 ;  
que le cheminement, en pente très douce, reliant ces deux points est situé dans un parc magnifique et très accueillant pour les piétons.*

*On doit noter par ailleurs que la suppression du débarcadère de la Perle-du-Lac causerait un tort considérable à l'exploitation du restaurant, que la construction du nouveau débarcadère rendrait précaire les activités du Ski nautique club de Genève (qui initie chaque année de nombreux jeunes à ce sport, dont sont issus moult champions mondiaux et européens et dont les prestations estivales constituent une attraction fort appréciée des touristes et des Genevois) et que la situation des finances de l'Etat impose une gestion serrée des deniers publics.*

*On en vient donc à se poser la question suivante : comment dans ce contexte le Conseil d'Etat peut-il justifier l'investissement projeté ?*

*Merci d'avance pour sa réponse."*

## **REPONSE DU CONSEIL D'ETAT**

La présente interpellation urgente écrite traite de trois problématiques différentes, soit la pertinence du nouveau débarcadère, les coûts et la question du club de ski nautique. Le Conseil d'Etat entend répondre à ces demandes dans l'ordre mentionné ci-dessus.

### **1. Pertinence du nouveau débarcadère et description du projet**

Ce nouveau débarcadère de transport public baptisé "Chateaubriand" doit remplacer l'actuel débarcadère de la Perle-du-Lac, desservi actuellement par le service de ligne Unireso des Mouettes genevoises. Le débarcadère existant de la Perle-du-Lac ne sera pas démantelé et pourra encore être utilisé pour des dessertes ponctuelles.

L'actuel débarcadère de la Perle-du-Lac a été utilisé provisoirement pour l'exploitation de la ligne M4 depuis le P+R de Genève-Plage. En 2005, 130'000 passagers des Mouettes ont transité à la Perle-du-Lac. Ce chiffre est appelé à se développer au cours des prochaines années.

Le débarcadère actuellement en service n'est pas conforme aux besoins en mobilité; il est mal connecté aux autres lignes de transports publics (à plus de 300 mètres du plus proche arrêt Unireso), il est éloigné des quartiers d'habitation et n'est pas protégé en temps de bise. De plus, il n'est pas accessible pour les clients des transports publics à mobilité réduite et devrait

être mis aux normes de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 13 décembre 2002 (LHand - RS 151.3). Il est à noter que sa rénovation entraînerait la suppression de 10 places d'amarrages cantonales existantes.

Le futur débarcadère de Châteaubriand sera quant à lui distant d'environ 100 m des nouveaux arrêts TPG "Châteaubriand", créés et en service depuis décembre 2005, localisés sur le quai Wilson et donc très proches du quartier des Pâquis.

La procédure fédérale d'approbation des plans pour le débarcadère Châteaubriand est en cours et l'enquête publique a pris fin le 10 octobre.

Une étude de l'EPFL a entre-temps confirmé que l'emplacement choisi pour l'implantation du débarcadère à Chateaubriand est pertinent.

## **2. Les coûts**

Les coûts cités dans l'interpellation urgente écrite sont erronés.

L'adaptation éventuelle de l'existant "Perle-du-Lac" et la création du nouveau débarcadère Châteaubriand s'élèvent chacun à environ 1 million de francs.

Le choix de la solution Châteaubriand se justifie par les nombreux avantages en termes de sécurité de navigation, mobilité et confort pour les usagers des transports publics. Par ailleurs, les coûts de réalisation de cet ouvrage seront strictement contrôlés pour éviter tout dépassement.

## **3. Problématique du ski nautique**

La desserte du débarcadère de Châteaubriand par une entreprise de navigation publique nécessite effectivement de réduire la taille du plan d'eau du ski nautique existant, notamment du fait de l'entrée en vigueur de nouvelles normes fédérales sur les distances de sécurité (distance de 50 m à respecter entre le bateau remorqueur et le skieur nautique d'une part et, d'autre part, tout autre bateau et les baigneurs). Il est à relever à cet égard que même sans tenir compte de la construction du débarcadère, cette norme de sécurité n'est aujourd'hui pas respectée.

M. Moutinot, alors Conseiller d'Etat en charge du DAEL, avait signifié au club de ski nautique par un courrier daté du 26 mai 2005 que l'autorisation accordée depuis 1994 "à bien plaisir" ne serait pas renouvelée sans être modifiée en conséquence. Le club de ski nautique avait alors fait recours contre cette décision le 29 juin 2005 auprès du Tribunal administratif. La décision du Tribunal administratif est attendue prochainement. En effet,

malgré des séances de conciliation et de nombreux essais sur place, il n'a pas été possible d'arriver à un projet admissible pour toutes les parties, la majorité des membres du club de ski nautique ayant finalement refusé tout compromis.

Le club de ski nautique compte un peu plus d'une centaine de membres, chiffre qu'il convient de comparer au nombre de passagers de la ligne M4 (plus de 130'000 par an en 2005).

La réduction projetée du plan d'eau du ski nautique entraîne un raccourcissement de 25% des bouées de slalom, mais permet les entraînements. Pour garantir la tenue des championnats (1-2 jours par an), une dérogation sera accordée au club de ski nautique et des mesures exceptionnelles seront mises en place permettant leur déroulement.

En conclusion, une pesée d'intérêts doit être faite et il faut choisir entre un intérêt public (le développement des transports publics) et la préservation complète de conditions accordées jusqu'ici à un club privé d'une centaine de membres, sachant qu'on ne peut pas donner satisfaction à tout le monde.

Enfin, notons que la desserte de ce débarcadère figure dans le plan directeur des transports collectifs 2007-2010, que le Grand Conseil a approuvé le 22 septembre 2006.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Pierre-François Unger