

*Date de dépôt : 3 mai 2022*

## **Rapport**

**de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 55 503 000 francs pour l'aménagement du site du Vengeron et octroyant à l'entreprise Cauderay Y. sarl une concession d'occupation des eaux publiques d'une durée de 40 ans**

*Rapport de majorité de M. Grégoire Carasso (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Rémy Pagani (page 84)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Grégoire Carasso**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des travaux (ci-après la Commission) a étudié le projet de loi en question lors de ses séances des 14 et 21 septembre, 19 octobre, 2 et 23 novembre 2021, puis 18 et 25 janvier, 22 février et 22 mars 2022 sous la présidence de M. Olivier Cerutti. La Commission a été assistée par M. Stefano Gorgone et M<sup>me</sup> Angela Carvalho, secrétaires scientifiques au SGGC, ainsi que par M. Matthias Bapst, responsable du budget des investissements au DF. Les procès-verbaux de ces séances ont été rédigés par M<sup>me</sup> Garance Sallin. Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien précieux apporté aux travaux de la Commission sur cet objet.

**Table des annexes**

- Annexes 1 : Aménagement du site du Vengeron (14 septembre 2021 et février 2022)
- Annexe 2 : La Traversée du Lac (23 novembre 2021)
- Annexe 3 : Récapitulatif des revenus projetés (26 novembre 2021)
- Annexe 4 : Echange de courriers entre la Commission et l'OCBA (28 février 2022, 16 mars 2022)
- Annexe 5 : Echange de courriers concernant Swissboat (14 octobre 2021, 31 janvier 2022)

**Table des matières**

Remarques liminaires .....	3
Présentation du projet d'aménagement du site du Vengeron .....	3
De la compatibilité avec le projet de Traversée du Lac .....	7
Les enjeux et équilibres financiers.....	10
Le point de vue de Bellevue et Pregny-Chambésy .....	12
Prises de position et votes.....	12

## Remarques liminaires

Considérant la durée de l'étude du projet en Commission, le nombre d'auditions ainsi que la présence et les interventions multiples de parties prenantes, ce rapport est construit sur une base thématique. Toutes les personnes auditionnées, à différents moments des travaux de la Commission, sont ici indiquées :

- pour le DT : M<sup>me</sup> Karine Salibian Kolly, secrétaire générale adjointe, M. Alexandre Wisard, directeur du service du lac, de la renaturation des cours d'eau et de la pêche (SLRP, OCEau), M. Franck Pidoux, chef du secteur renaturation (SLRP, OCEau) et M. Kim Ehrensperger, chargé de projet (SLRP, OCEau) ;
- pour le DI : M. Serge Dal Busco, président du Conseil d'Etat, M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil (OCGC), M<sup>me</sup> Anne Tirefort, cheffe de service à l'office cantonal des bâtiments (OCBA) et M<sup>me</sup> Yasmine Ducellier, cheffe de projet (OCGC).
- pour les communes de Bellevue et Pregny-Chambésy : M. Bernard Taschini, Maire de Bellevue et M. Philippe Schwarm, Conseiller administratif de Pregny-Chambésy.

## Présentation du projet d'aménagement du site du Vengeron

Ce projet de loi, porté par le Service du lac, de la renaturation des cours d'eau et de la pêche (SLRP, OCEau, DT), ouvre un crédit d'investissement de F 55 millions de francs pour l'aménagement du site du Vengeron. Outre la revalorisation complète du site sous l'angle loisir (parc, baignade, voile, buvette, etc.) et environnement, il s'inscrit aussi dans un contexte cantonal plus large : avec la réalisation de la plage des Eaux-Vives, l'Etat s'est engagé à libérer complètement la rade des entreprises lacustres. Le but du projet est donc triple : réaliser un port professionnel avec les entreprises lacustres, un parc public avec une grève naturelle et la renaturation de l'embouchure du Vengeron. Ce crédit a été déposé en même temps que le PL 12969 modifiant les limites de zones sur ce site – ce dernier a été adopté par le Grand Conseil le 25 février 2022.

L'historique du site du Vengeron est le suivant : lors de la construction de l'autoroute Genève-Lausanne, entre 1964 et 1968, les matériaux de construction de l'autoroute ont été utilisés pour créer une nouvelle surface au bord de l'eau (voir annexe 1). A partir de la création de cette parcelle, de nombreux développements ont été pensés, mais aucun n'a jamais vu le jour : un premier projet en 1969 proposait des bâtiments et une digue (Georges Brera Architecte), un autre en 1972 des bâtiments hexagonaux, un parking et

un port (Anré Rivoire Architecte) ; on trouve encore en 1988 puis en 2004 deux autres projets non-réalisés (respectivement Mentha Architectes et le Bureau Triporteur).

L'élément à l'origine des réflexions de ce PL est la volonté commune de désengorger la rade, et notamment le quai Marchand des Eaux-Vives. Une partie du travail a d'ores et déjà été faite avec le déplacement à l'eau des pêcheurs professionnels, des bateaux et des dériveurs qui étaient sur le quai. Il reste à ce jour les entreprises lacustres : Rampini, Implenia, Perret et Cauderay. Les trois premières occupent les lieux sur l'eau avec beaucoup de matériel ; Cauderay est une petite entreprise familiale qui occupe un bâtiment vétuste. Toutes ces activités encombrant les quais. La négociation avec la Ville de Genève a été la suivante : l'Etat s'occupe de les déplacer, la Ville récupère ces quais et les restitue à la population. Le SLRP s'est ressaisi du dossier du Vengeron en 2018 et a lancé un appel d'offres public en se fondant sur les trois éléments du développement durable : le social, l'économique et l'environnemental.

Concernant le volet économique, il s'agit de reloger les entreprises de travaux lacustres. Celles-ci n'ont d'ailleurs pas spécialement envie de rester sur le quai Marchand des Eaux-Vives, dont l'accès est difficile ; la plupart d'entre elles ont leur siège social et entrepôts sur la rive droite, ce qui n'est guère pratique pour la livraison du matériel sur le quai Marchand des Eaux-Vives... Enfin, il est important de maintenir à Genève les entreprises qui ont le savoir-faire des travaux lacustres. De nombreux chantiers vont se lancer ces prochaines années ; il faut que les entreprises genevoises puissent travailler dans de bonnes conditions et être capables de répondre aux appels d'offres. Plus largement, l'équipement qui sera dédié aux acteurs économiques est le suivant : un espace pour l'amarrage des barges professionnelles, le chantier naval pour l'entretien des mouettes genevoises et des structures pour la serrurerie lacustre (Cauderay) ainsi que pour le matériel de l'Etat lié au faucardage.<sup>1</sup>

A propos du volet social, il y a de plus en plus de demandes pour l'accès à l'eau. Depuis 2015, les étés caniculaires s'enchaînent. De plus, le lac n'a

---

<sup>1</sup> Le cahier des charges prévoit un port étanche pour éviter que les particules fines ne migrent à travers les digues. La partie en amont du port est donc étanche. Sur la digue sud, des emplacements sont prévus pour des golérons, mais leur utilisation sera ajustée en fonction de l'expérience une fois le port construit. Les modèles hydrauliques montrent que le renouvellement d'eau est satisfaisant même sans golérons.

jamais été aussi propre<sup>2</sup> ! Pour les loisirs, l'entreprise Force 5 est présente sur le site avec des activités nautiques populaires qui seront pérennisées dans de bonnes conditions (100m<sup>2</sup> neufs contre 75m<sup>2</sup> vétustes). Le bâtiment qui servira de base de loisirs sera entièrement en bois. Une grande terrasse ombragée de 110m<sup>2</sup> verra le jour, de même que 30 nouvelles places d'amarrage pour la navigation et 150 nouvelles places pour les paddles, planches à voile, etc. Côté plage, il existe actuellement des rochers assez hauts qui rendent l'accès à l'eau difficile. Elle sera donc repensée avec la création d'une berge naturelle (gravier) en pente douce, avec un parc arboré sur l'arrière. Cette perspective réjouissante est d'autant plus assurée qu'elle s'appuie sur les expériences et succès enregistrés avec les réalisations de la plage des Eaux-Vives, du port Gitana et du quai de Cologny.

Du point de vue environnemental plus spécifiquement, le projet prévoit la construction d'îles (8300 m<sup>2</sup>) favorables à la faune et à la flore lacustres ; elles serviront également de brise-vagues (digue de 200m) pour protéger l'ensemble du dispositif. L'embouchure du Vengeron sera par ailleurs remise à ciel ouvert. Pour la renaturation, un milieu de transition va être créé pour l'embouchure du Vengeron. Dans les îles, il y aura une zone d'eaux calmes permettant le développement des macrophytes, des zones de roselière, une zone de cariçaie et deux grèves permettant aux oiseaux de se reposer et de se nourrir.

Le site du Vengeron est actuellement occupé par des travaux des SIG pour l'installation d'une grande station de pompage GeniLac. Une fois terminé, le projet de l'Etat viendra épouser cette infrastructure, notamment avec un parking sur son toit (100 places voiture et 30 motos, gérées par la Fondation des parkings, au lieu respectivement des 70 et 10 actuelles)<sup>3</sup> et un bâtiment adjacent. Sur le plan de la mobilité, outre les places individuelles motorisées évoquées, 140 places vélo seront aménagées. La desserte en transports publics reposera sur le Léman express et la ligne de bus 59. Des accès sur l'ensemble du site (baignade incluse) pour les personnes à mobilité réduite sont prévus. Enfin, un projet de passerelle piétonne depuis le quartier Champ-du-Château est à l'étude.

---

<sup>2</sup> Si le site du Vengeron a longtemps été un point noir sur la carte des baignades à Genève du fait de défauts d'assainissement des eaux usées, ces problèmes ont d'ores et déjà été réglés : la plage du Vengeron figure en zone bleue depuis quelques années.

<sup>3</sup> Dans l'environnement immédiat, on compte également le P+R des Tuileries avec 50 places, ainsi que 25 places au passage sous la bretelle d'autoroute. Trois places de dépose-minute sont prévues au début de la promenade du Vengeron.

Sur le plan de la méthode, le projet est en élaboration et en dialogue depuis plusieurs années avec les actuels usagers, les entreprises lacustres, les communes, les associations environnementales, etc. De nombreux allers-retours ont permis d'aboutir à un projet remarquablement bien ficelé. De ce point de vue, les enseignements liés à l'expérience de la plage des Eaux-Vives ont été tirés. Le SLRP a travaillé non sur concours, mais sur la base de mandats d'études parallèles selon une procédure AIMP initiée en 2018.

Enfin, en prenant du recul, il convient de souligner que l'ensemble des aménagements reste très bas pour limiter l'emprise sur les vues, de sorte que la structure du paysage n'est pas significativement impactée. La question de la dimension du projet a fait l'objet de plusieurs questions au sein de la Commission (la digue mesure 210m, la plus grande île sera à 300m du rivage avec une profondeur de 25m). Le SLRP y a répondu avec une présentation complémentaire (voir annexe 1 – février 2022) qui met en perspective la taille du projet Vengeron avec d'autres réalisations sur le Léman. En comparant avec le Port Noir, on constate que l'emprise est beaucoup plus mesurée, notamment en ce qui concerne les aspects portuaires. En prenant Port Choiseul, en cours de rénovation, comme étalon, l'ampleur est plus ou moins similaire. Les illustrations montrent que, par rapport à l'emprise sur la berge, le projet du Vengeron est tout à fait cohérent avec le programme qui doit y être installé (îles pour la nature et pour protéger le site des vagues<sup>4</sup>,

---

<sup>4</sup> A une commissaire doutant de la pertinence de l'argument vents-vagues et brise-glace (une tempête n'arrive qu'une fois par siècle), les éléments suivants ont été apportés : Les conditions lacustres sont très spécifiques à Genève. Il y a deux éléments principaux à prendre en compte : le vent et les vagues qui vont avec. Il y a le vent de tempête en été et la bise en hiver. Les vagues sont plus grandes en temps de bise qu'en temps de vent. En temps de vent, il peut quand même y avoir des vagues conséquentes, avec 1.20m de hauteur significative (de 80cm à 2m). Pour avoir un port fonctionnel, la règle de l'art est de le concevoir par rapport à des événements de bise qui provoquent des vagues qui ont un temps de retour de 100 ans. Ce temps peut paraître très abstrait, mais quand on protège des villas contre des inondations, c'est le même temps de retour. C'est une obligation légale : il faut protéger les barges et les embarcations contre des événements qui peuvent arriver en moyenne une fois tous les cent ans. En dimensionnant ce port, il s'agissait de prendre en compte les vagues venant du sud qui peuvent s'engouffrer dans le port et mesurer de plus de 30 cm (hauteur significative), à savoir la limite maximale au-delà de laquelle le port ne peut plus supporter un amarrage en sécurité. L'ouverture sur le nord-est serait aussi possible, mais il y a la bise. La seule ouverture possible est donc dans l'axe de l'île, au sud-est. En fonction des points qui ont été fixés et de l'angle de 30 degrés que peuvent prendre les vagues, ils ont déterminé la taille de l'ouverture pour la navigation (pour

port pour reloger les entreprises lacustres et places de batellerie pour les communes).

Ses conséquences sur les vues depuis les rives, ont été présentées à la Commission comme à l'ensemble des parties prenantes (voisins compris), avec les perspectives suivantes : Port Gitana, parcelle du voisin nord, parcelle Lombard-Odier, parcelle du voisin sud, plage privée de Pregny-Chambésy et Institut Confucius. Depuis Port Gitana : les futurs aménagements étant très bas, le pied du Jet d'eau n'est pas masqué, conformément aux vœux de la commune. Depuis chez le voisin nord, on voit le début de la zone de baignade, mais pas la partie port professionnel. On aperçoit la petite île nature et la grande île au second plan, vue quasiment en tranche. La fin de la digue sud apparaît sur un petit tronçon. S'agissant de la vue depuis la propriété du voisin sud : la digue sud dépasse légèrement de la haie, mais est autrement complètement cachée par les aménagements créés par le propriétaire. Pour la vue depuis la plage de Pregny-Chambésy, on ne verra que des aménagements très bas, avec principalement l'île nature, et la fin de la digue sud avec quelques embarcations visibles. Depuis l'Institut Confucius, il y a déjà des aménagements au premier plan. Derrière, au second plan, on verra les aménagements apparaître, mais rien des bâtiments se trouvant à terre ne seront visibles.

Toujours dans le souci de rassurer quant à son expertise et ses engagements, le SLRP a repris la vue 3D qui avait été faite pour la plage des Eaux-Vives et l'a comparée avec une photo de l'aménagement actuel. Les deux se ressemblent beaucoup. On retrouve les arbres, la promenade, la grève, la zone de baignade... tout se retrouve comme cela avait été imaginé. Les images de synthèse sont donc fiables pour donner une idée du projet réalisé.

### **De la compatibilité avec le projet de Traversée du Lac**

Le site comprend un certain nombre de contraintes : la station de pompage des SIG, une ligne à haute tension, une crépine du CERN, un gazoduc et le projet de traversée du Lac. Au-delà des calendriers et budgets respectifs (F 55 millions, 4.5 milliards), le PL soumis a été pensé et voulu

---

cette même raison de protection, le nombre de places d'amarrage ne peut être augmenté). Une autre solution aurait été de faire une digue en dur à la place de l'île, ce à quoi les associations environnementales auraient réagi en demandant quelle était la contrepartie pour l'environnement. Ils ont donc profité du fait de devoir aller jusqu'à un point précis afin de protéger le port pour faire une grande île nature en lien avec l'embouchure du Vengeron.

comme absolument compatible avec cette dernière. Le président du Conseil d'Etat l'a souligné et démontré, avec ses services, devant la Commission. Une présentation détaillée sur ce point, ainsi que plus généralement sur l'état du dossier de la traversée du lac, a été discutée avec la Commission (voir annexe 2). En substance, voici les éléments clés, en commençant par la nomenclature du projet.

La Confédération ayant financé le contournement ouest de Genève, pourquoi ne ferait-elle pas de même pour le contournement est ? Le nom de « Contournement Est » pour la traversée du lac a été adopté par la Confédération. Ce terme n'est pas inédit : dans l'article 192A de la Constitution genevoise, on retrouve le principe de contournement : « le canton réalise une Traversée du Lac permettant l'achèvement du contournement de Genève ». On le retrouve aussi dans les documents fédéraux, notamment dans le précédent message de la Confédération (14 septembre 2018), qui indique qu'en l'absence d'itinéraire bis, une solution peut être de « compléter les routes nationales existantes jusqu'à former un système de périphériques ». C'est le cas à Genève, car il n'y a pas d'itinéraire bis. Le message précise aussi que cela vaut particulièrement pour Genève, Lausanne, Bâle et Zürich. La mission de l'Etat est d'établir un rapport à l'attention de la Confédération pour confirmer la nécessité de ce projet au bon fonctionnement du réseau des routes nationales. L'objectif est de faire figurer ce projet au prochain message PRODES, de l'inscrire au programme de développement des routes nationales, et d'assurer le financement des prochaines étapes via le fonds FORTA.

Les étapes-clés du projet sont les suivantes : depuis le vote de la loi de financement en avril 2018, l'appel d'offres mandataires a eu lieu en 2019 et l'ensemble du dossier a été remis en avril 2021 à la Confédération. Son analyse va donner lieu à un projet de message, qui est aujourd'hui en consultation interne. L'ouverture de la procédure se déroulera en 2022, avant que n'interviennent le message officiel (publication en octobre 2022) puis l'arrêté fédéral en 2023. Le projet de traversée vise le PRODES 3 (2026).

Le tracé du projet s'est basé sur celui réalisé en 2011, en intégrant les planifications actuelles et les projets consolidés à ce jour. En raisonnant par lots/tronçons et par jonctions et accrochages, il y a 6 tronçons, et 5 jonctions et accrochages : l'accrochage du Vengeron, la jonction de la Pallanterie, la jonction de Puplinge, l'accrochage de Malagnou et le barreau des Chasseurs. Pour chacun de ces lots, une analyse du tracé a été réalisée avec recherche systématique de synergies entre les différents volets (mobilité, urbanisme, coût, etc.). L'accrochage du Vengeron n'a pas été modifié, ils ont conservé ce qui a été fait en 2011.

Au niveau de la mobilité, le Contournement Est provoque un accroissement de 2% des véhicules-km à l'échelle de l'agglomération entre un état de référence sans projet et un état de référence avec projet. Il permet une réduction en moyenne de -11% véhicules-km au cœur d'agglomération et sur la ceinture urbaine. Certaines zones ont une réduction de -40%. Du point de vue de l'urbanisme, ce projet permet de faire émerger diverses opportunités de réaménagement et de revalorisation du territoire, d'augmenter la place donnée aux aménagements dédiés à la mobilité douce et aux transports collectifs, ce qui permet de favoriser les îlots de fraîcheur en centre d'agglomération.

Au niveau de l'insertion paysagère, le tracé souterrain en majeure partie, les jonctions semi-enterrées et les accroches au réseau existant sont conçues de manière à réduire considérablement l'impact du projet sur le paysage. La construction du Contournement Est en tunnel-pont-tunnel modifiera l'actuelle séquence paysagère lacustre ; l'étude d'insertion paysagère détaillée devra être menée en temps utile. Concernant l'environnement, les impacts liés à l'incidence de l'ouvrage sur les comportements et flux de mobilité ont été dissociés des impacts liés à l'implantation territoriale du projet dans son périmètre d'influence. Il y a une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> (+1.5%) par rapport à l'état futur sans projet. Concernant la qualité de l'air, la diminution globale de -11% va permettre d'améliorer la qualité de l'air en centre d'agglomération. La légère augmentation des prestations km à l'échelle du Grand Genève (+2%) se traduit par une génération supplémentaire de polluants atmosphériques qui est jugée peu significative. Quant à la protection contre le bruit, la réduction du trafic engendrée par le projet dans le cœur de l'agglomération se traduit favorablement en termes de réduction des nuisances sonores pour des axes soumis à des atteintes excessives et intégrés au programme d'assainissement des routes cantonales et communales. Le deuxième volet de l'analyse sur l'impact environnemental du projet lui-même a été faite sur la base d'une étude d'impact 1<sup>re</sup> étape OFROU. Différentes mesures d'accompagnement et de compensation ont été définies et intégrées au projet afin de contribuer à l'atteinte des 4 grands objectifs suivants : conserver et améliorer les habitats d'intérêt, préserver et favoriser les espèces d'intérêt, maintenir et favoriser les corridors biologiques fonctionnels, accompagner et développer la revitalisation des cours d'eau.

Enfin, l'appréciation des résultats sur le plan économique se base sur trois instruments : une analyse coûts-avantages (rentabilité du projet), une analyse coûts-efficacité (mise en rapport de tous les effets du projet avec ses coûts sous la forme d'une échelle d'utilité) et une analyse qualitative (indicateurs descriptifs). Globalement, l'évaluation du projet de Contournement Est

montre des impacts positifs dans tous les domaines excepté l'environnement. Cette analyse est faite pour évaluer les projets entre eux, et non le projet en lui-même.

En conclusion, le président du Conseil d'Etat a rappelé que le gouvernement fait ce qu'il a dit qu'il ferait. En 2016, avec la votation populaire, il a reçu un mandat constitutionnel. En conséquence, le Conseil d'Etat monte un dossier de manière pragmatique et factuelle. Pour atteindre cet objectif inscrit dans la Constitution, ils sont allés voir l'OFROU et ils suivent la feuille de route à la lettre et avec conviction. Au final, tous les relais auprès de la Confédération seront nécessaires pour parvenir à inscrire le projet dans le calendrier de financement fédéral.

En réponse à plusieurs inquiétudes exprimées par des commissaires, le DI et le DT apportent les précisions suivantes quant à la compatibilité de l'aménagement du site avec la future traversée du Lac. En premier lieu, le tracé de 2011 intégrait déjà un projet de plage et de port au niveau du Vengeron. Les évolutions du projet ont été parfaitement coordonnées. De plus, si les recommandations du conseil consultatif étaient suivies, elles amélioreraient l'harmonie entre les deux projets puisque l'accroche au Vengeron serait nettement éloignée des berges (tunnel-pont-tunnel, avec les trémies du pont au milieu du lac). Cependant, même avec la traversée accrochée directement sur la rive, les deux programmes demeurent compatibles.

### **Les enjeux et équilibres financiers**

Sur le plan de l'investissement, le projet se monte à F 55.5 millions pour le Canton<sup>5</sup> et F 6.93 millions à la charge des entreprises lacustres (construction de leurs bâtiments et équipements pour les amarrages dans le port). Ce partenariat public-privé reflète la volonté de libérer le quai Marchand des Eaux-Vives<sup>6</sup> tout en mettant à disposition de bonnes conditions-cadres pour les entreprises. Le principe est le suivant : les

---

<sup>5</sup> Dans le détail : CHF 17.1 pour le volet loisirs, 20.9 pour le volet nature et 17.5 pour le volet portuaire

<sup>6</sup> En réponse à l'interrogation d'un député sur le sort des bureaux pour le petit train (Corsaires) qui occupent également la rade, le SLRP souligne qu'ils se trouvent là sur le domaine public municipal (en amont du jet d'eau). C'est la Ville de Genève qui prélève des loyers pour les activités sur les quais. Concernant ce qui est à l'eau, c'est le Canton qui prélève des loyers. Dès lors que le projet du Vengeron est construit, il est clair que les entreprises lacustres et le chantier naval quittent la rade. Le petit train n'est pas du tout inclus dans le programme.

entreprises financent et construisent leur outil de travail, le Canton coordonne la réalisation.

Au niveau foncier, les surfaces qui relèvent du domaine public cantonal sont gérées par le SLRP (tarif de location F 30.-/m<sup>2</sup>) tandis que les parcelles privées de l'Etat sont soumises à des droits de superficie (ci-après DDP) contrôlés par l'OCBA. La durée est fonction de l'engagement financier nécessaire à la construction des objets visés (pour le détail des DDP, voir annexe 3).

Dans le cas de l'entreprise Cauderay, la concession à l'eau est de 40 ans afin de correspondre à la durée du DDP relatif au bâtiment dédié à la serrurerie lacustre. La redevance sera de F 16.85k par année pour l'occupation des eaux (application de l'art. 5 du règlement sur l'occupation des eaux publiques, ROEP). Implenia, Rampini, Perret et le reste de la flotte de Cauderay sont sous le régime d'une concession de 15 ans pour leurs places d'amarrage (redevance annuelle de F 82.5k). L'ensemble des revenus annuels, hors Fondation des parkings, se monte à F 215.5 k par an (voir annexe 3). Soucieuse d'appréhender précisément et correctement la valorisation du patrimoine de l'Etat dans le cas d'espèce, la Commission a sollicité et obtenu par écrit des précisions complémentaires de la part de l'OCBA, notamment sur les prix au m<sup>2</sup> des futurs droits de superficie (voir annexe 4). La Commission souligne l'importance qu'elle attache à la valorisation de ce domaine privé de l'Etat.

Pour ce qui concerne l'école de voile et la buvette, elles seront exploitées pour une durée initiale limitée par Force 5, considérant que cette entreprise travaille sur le site depuis de nombreuses années. Un appel d'offres sera ensuite lancé. L'exploitation en parallèle par un deuxième loueur n'est pas exclue. Concernant les coûts d'entretien, le parc est pris en charge par l'OCBA et la zone portuaire par la capitainerie.

Enfin, durant ses travaux, la Commission a été confrontée à un épisode déclenché par Swissboat. Cette entreprise détient le mandat d'entretien des Mouettes genevoises. Elle est dirigée par M. Charrière, qui est également à la tête des Mouettes (contrat de prestations dans le cadre d'Unireso). Dans un courrier signé par son conseil M<sup>e</sup> Hensler, Swissboat remet en question son financement, estimé à F 3.5 millions, pour la construction de son chantier naval au Vengeron. Dans sa réponse, le DT rappelle le contexte et les décisions relatives au déplacement des entreprises lacustres, ainsi que les nombreuses séances avec M. Charrière pour définir ses besoins sur le nouveau site du Vengeron. Il conclut de la manière suivante : « si votre mandant ne peut financer la relocalisation de son entreprise au Vengeron, l'emplacement prévu et ses aménagements seront alors mis en concurrence

par l'Office cantonal de l'eau selon un appel d'offres public » (voir annexe 5, dernière page). Devant la Commission, le SLRP, surpris par le changement de cap de Swissboat, rappellera par ailleurs qu'il n'y a pas d'urgence : la construction de ce hangar tout équipé pour l'entretien des Mouettes se fera à la suite de l'aménagement du site du Vengeron (livraison pour 2025-2026). Cet épisode n'a pas manqué d'inquiéter plusieurs commissaires, trouvant d'une part douteux le mélange des genres entre exploitation et entretien des Mouettes, et d'autre part choquant qu'une entreprise privée estime soudainement que son outil de travail devrait lui être financé par la collectivité publique, avec un DDP sur 50 ans en prime !

### **Le point de vue de Bellevue et Pregny-Chambésy**

Les deux Communes ont étudié conjointement le dossier et ont participé à plusieurs séances qui ont permis de faire évoluer le projet dans le sens où elles le voulaient. Elles n'ont certes pas pu obtenir tout ce qu'elles souhaitaient, notamment sur le nombre de places pour des bateaux de plaisance. Une inquiétude existe également concernant l'île qui se trouve à 300m du rivage et représente une avancée assez considérable sur le lac. Néanmoins, les îles sont relativement basses (60cm), limitant considérablement l'impact visuel. De plus, tout le monde s'accorde sur l'importance de la renaturation. Ainsi, globalement, Bellevue et Pregny-Chambésy sont satisfaites, aux dires de leurs autorités exécutives. Elles soulignent la qualité du travail réalisé par les équipes et l'ouverture dont elles ont fait preuve durant les phases de concertation. Ce résultat, tant sur le fond que sur la forme, n'était initialement pas acquis, car les habitant-es de ces communes ont souvent le sentiment de payer un lourd tribut en matière de projet d'intérêt cantonal (construction de l'autoroute, extension de la piste de l'aéroport, parking à forains, projet de décharge, etc.).

La commune de Bellevue rappelle par ailleurs qu'elle est en train d'étudier une passerelle au-dessus de la route de Lausanne pour faciliter l'accès au site. Elle prévoit également, en collaboration étroite avec Pregny-Chambésy et le Canton, un règlement ou une convention séparés pour la plage et le port, car ce sont des usages forts distincts ; la gestion du bruit pour protéger le voisinage est une préoccupation constante, de même que la fluidité des différentes mobilités.

### **Prises de position et votes**

Un commissaire EAG pense que le déplacement au Vengeron de tout ce qui se trouve en aval du Jet d'eau et le fait de donner des conditions

acceptables aux entreprises lacustres est une bonne chose. Seulement, il a quelques doutes sur la réalisation de ce projet essentiel pour la petite rade. Ils vont investir une somme considérable, avec toutes les difficultés qui entourent ce projet (taille importante de l'île, future traversée du lac, etc.) et il est important que le bord du lac soit totalement désencombré des objets hétéroclites et des gens qui bénéficient de rentes de situation et qui ne veulent pas les céder.

Un commissaire PS indique que, dans la ligne de son positionnement quant au vote sur les modifications de limites de zones, le groupe socialiste est favorable au PL. Il salue l'équilibre du projet, tant au niveau cantonal (offrir de bonnes conditions-cadres aux entreprises pour libérer les quais) qu'au niveau local, avec un montant d'investissement réparti en trois tiers. L'un consacré à la nature, avec d'importantes et nécessaires compensations environnementales. Il y a ensuite l'espace de loisirs, avec un véritable saut qualitatif par rapport au site actuel. Et enfin, un espace pour les activités économiques, avec la mise à disposition d'un équipement permettant aux entreprises lacustres de travailler dans des conditions au moins équivalentes, voire supérieures, à celles qu'elles connaissent aujourd'hui. Pour ces raisons d'équilibre et de concertation avec les associations, les communes, les entreprises lacustres et les riverains, qui ont adhéré à ce projet dans un contexte difficile, le groupe socialiste approuve ce projet sans réserve.

Un commissaire PDC partage ces propos. Étant donné que les modifications de zones ont été adoptées par le Grand Conseil, il est logique de faire les investissements nécessaires pour relocaliser les entreprises.

Un commissaire UDC indique que son groupe soutiendra ce projet de loi. Il y a eu à la base la décision politique de déménager et réaménager les quais ; il a fallu trouver un endroit pour les entreprises. Il ne s'agit pas de revenir sur cette décision, et il faut aller de l'avant. Le projet présenté est convaincant, c'est une bonne solution qu'ils soutiendront.

Un commissaire Ve observe qu'il est impossible de résilier les baux avant de voter le crédit. De plus, les entreprises se réjouissent de partir, car l'exposition au Jet d'eau est une nuisance pour elles, et on leur propose un nouveau port. Elles vont donc partir sans problème. Cet investissement est raisonnable, il est nécessaire pour ce site et pour libérer les quais marchands, afin de permettre à la Ville de développer un projet d'aménagement au bénéfice de la population. Les Verts vont voter ce projet.

Un commissaire PLR annonce que son groupe est mitigé. Personnellement, il n'est pas convaincu par l'équilibre financier, ni par le projet en tant que tel. L'île est trop grande selon lui. Il y a des rentes de

situation qui vont être pérennisées dans le temps parce que rien n'est fait pour régler frontalement les problèmes. Il pense qu'il aurait dû y avoir un appel d'offres pour une partie des locaux sur place. Il a l'impression que c'est un projet qui a été fait pour rassembler tout le monde, sans tenir compte des finances publiques et des investissements que d'autres auraient pu prendre en charge. Il n'a pas le sentiment que l'intérêt public soit prépondérant au point de dépenser ces 50 MF de cette manière.

Un commissaire MCG estime qu'il faut remercier le département et les communes qui ont contribué à la réalisation de ce futur beau port. La libération des quais en aval du Jet d'eau demande certes un certain effort, ce qui est le prix à payer pour redonner aux quais genevois un aspect attrayant. Le MCG votera avec enthousiasme ce projet.

## Vote

### *1<sup>er</sup> débat*

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12968 :

Oui : 11 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Non : 2 (2 PLR)

Abstention : 1 (1 PLR)

**L'entrée en matière est acceptée.**

### *2<sup>e</sup> débat*

Le président procède au vote du 2<sup>e</sup> débat :

**Titre et préambule :** pas d'opposition, adopté

**Art. 1 :** pas d'opposition, adopté

**Art. 2 :** pas d'opposition, adopté

**Art. 3 :** pas d'opposition, adopté

**Art. 4 :** pas d'opposition, adopté

**Art. 5 :** pas d'opposition, adopté

**Art. 6 :** pas d'opposition, adopté

**Art. 7 :** pas d'opposition, adopté

**Art. 8 :** pas d'opposition, adopté

**Art. 9 :** pas d'opposition, adopté

**3<sup>e</sup> débat**

Le président met aux voix l'ensemble du PL 12968 :

Oui :	10 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	3 (1 EAG, 2 PLR)
Abstention :	1 (1 PLR)

**Le PL 12968 est accepté.**

*La commission décide de classer l'objet en catégorie de débat II (30 minutes).*

## Projet de loi (12968-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 55 503 000 francs pour l'aménagement du site du Vengeron et octroyant à l'entreprise Cauderay Y. sàrl une concession d'occupation des eaux publiques d'une durée de 40 ans

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### Chapitre I            Construction d'un aménagement comprenant un port, un parc public au bord de l'eau et une renaturation

#### Art. 1            Crédit d'investissement

<sup>1</sup> Un crédit de 55 503 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la construction sur le site du Vengeron d'un aménagement comprenant un port, un parc public au bord de l'eau et une renaturation.

<sup>2</sup> Il se décompose de la manière suivante :

– Aménagements portuaires et nature	33 488 000 francs
– Espace de détente et accès à l'eau	7 726 000 francs
– Honoraires, essais, analyses	4 339 000 francs
– Ouvrage global	1 822 000 francs
– TVA	3 648 000 francs
– Renchérissement	1 766 000 francs
– Divers et imprévus	2 714 000 francs
<b>Total</b>	<b>55 503 000 francs</b>

## **Art. 2 Planification financière**

<sup>1</sup> Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2022. Il est inscrit sous la politique publique E – Environnement et énergie.

<sup>2</sup> Il se décompose de la manière suivante :

– Constructions, travaux, honoraires, essais, analyses, TVA, renchérissement, divers et imprévus (rubrique 0524 5020)	50 094 000 francs
– Bâtiment, honoraires, essais, analyses, TVA, renchérissement, divers et imprévus (rubrique 0524 5040)	5 344 000 francs
– Equipements réseau et télécommunication, TVA, renchérissement, divers et imprévus (rubrique 0615 5060)	<u>65 000 francs</u>
<b>Total</b>	<b>55 503 000 francs</b>

<sup>3</sup> L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

## **Art. 3 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

## **Art. 4 Utilité publique**

La réalisation des travaux prévue à l'article 1 est décrétée d'utilité publique au sens notamment de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

## **Chapitre II Concession**

### **Art. 5 Objet de la concession**

Il est octroyé à l'entreprise Cauderay Y. sàrl, aux conditions fixées par convention conclue entre l'Etat de Genève et l'entreprise Cauderay Y. sàrl en avril 2021 (ci-après : la convention) et annexée à la présente loi, une concession d'occupation du domaine public lacustre pour la construction et l'exploitation de places d'amarrage au lieu-dit « Le Vengeron ».

**Art. 6 Surface concédée**

<sup>1</sup> Les limites de la concession sont définies par le plan établi le 14 décembre 2020 et modifié le 8 janvier 2021 par le bureau Haller Wasser + partner SA, géomètres officiels, et faisant partie intégrante de la présente loi. Après réalisation des travaux et si cela s'avère nécessaire pour les besoins du projet, la surface définitive peut être adaptée sur la base d'un plan de géomètre.

<sup>2</sup> Un exemplaire de ce plan, certifié conforme par le président du Grand Conseil, est déposé aux Archives d'Etat de Genève. En cas de modifications après travaux, la version complétée du plan est déposée aux Archives d'Etat de Genève.

**Art. 7 Durée**

<sup>1</sup> La concession est accordée pour une durée de 40 ans.

<sup>2</sup> La convention règle les modalités de début et de fin, y compris anticipée, de la concession.

**Art. 8 Redevance et émolument**

<sup>1</sup> La redevance annuelle pour l'occupation du domaine public est calculée en application de l'article 5 du règlement sur l'occupation des eaux publiques, du 15 décembre 1986.

<sup>2</sup> Il est mis à la charge de l'entreprise Cauderay Y. sarl un émolument de concession de 1 000 francs.

**Chapitre III Dispositions finales et transitoires****Art. 9 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

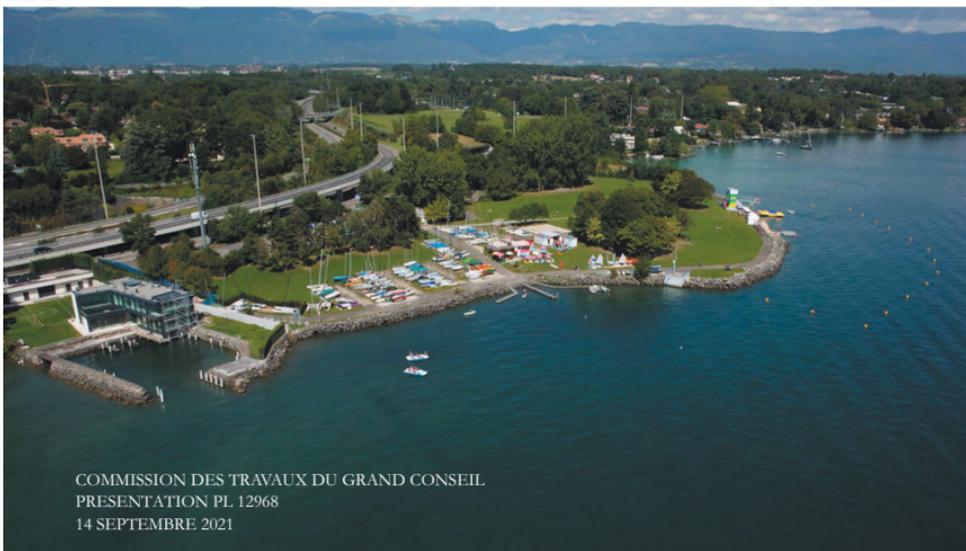
La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.



ETAT DE GENEVE, DEPARTEMENT DU TERRITOIRE (DT)  
Service du Lac, de la Renaturation des cours d'eaux et de la Pêche (SLRP)

*ANNEXE 1*

**AMENAGEMENT DU SITE DU VENGÉRON. PORT / ACCES A L'EAU / RENATURATION**



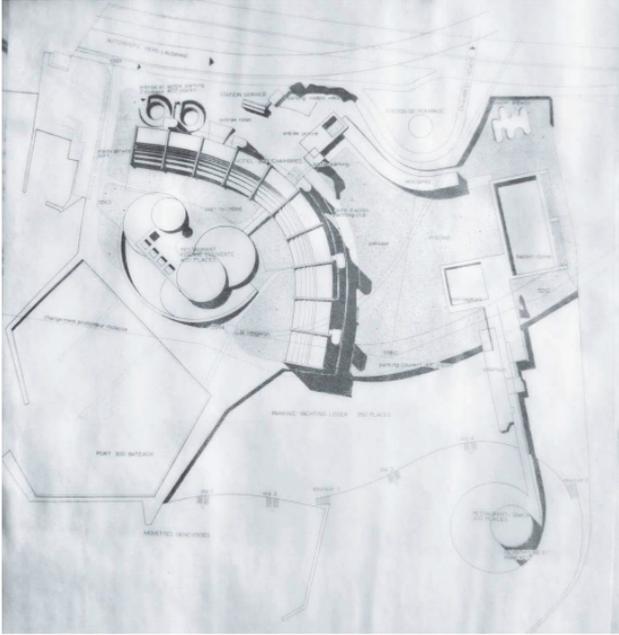
COMMISSION DES TRAVAUX DU GRAND CONSEIL  
PRESENTATION PL 12968  
14 SEPTEMBRE 2021

**CONSTRUCTION AUTOROUTE GENÈVE-LAUSANNE**



PROJETS NON RÉALISÉS

1969 Georges Brera Architecte

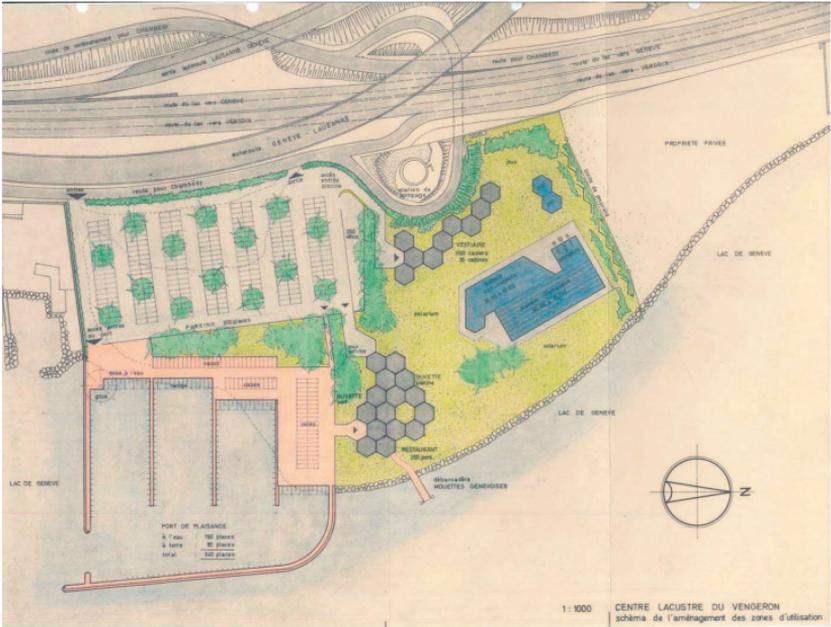


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

3/43

PROJETS NON RÉALISÉS

1972 Projet André Rivoire Architecte

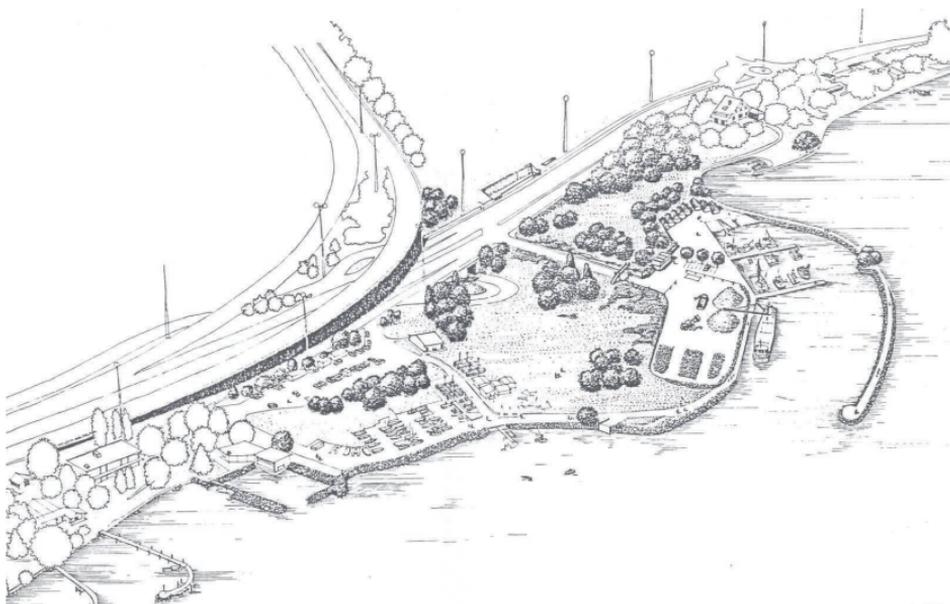


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

4/43

## PROJETS NON RÉALISÉS

1988 Projet Mentha Architectes



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

5/43

## PROJETS NON RÉALISÉS

2004 Projet Triporteur Architecte

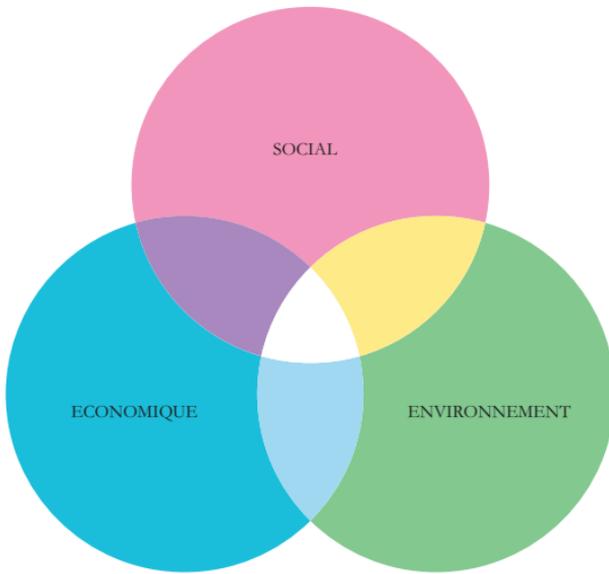


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

6/43

## AXES DE DEVELOPPEMENT

Un nouvel exemple concret d'application  
du développement durable à l'échelle locale



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

7/43

## AXES DE DEVELOPPEMENT

Un nouvel exemple concret d'application  
du développement durable à l'échelle locale



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

8/43

## AXES DE DEVELOPPEMENT

## 1. AXE ECONOMIQUE

- Reloger les entreprises de travaux lacustre situées sur le quai Marchand des Eaux-Vives, qui travaillent aujourd'hui dans des conditions désuètes et parfois dangereuses (accès aux lieux difficile, conflit avec les usages des lieux)
- Soutenir la relance économique post Covid en réalisant des projets d'infrastructure cantonale
- Maintenir les compétences techniques locales en matière de travaux lacustres, dans un contexte de forts investissements publics pour des projets liés à la transition écologique (GeniLac)



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

9/43

## AXES DE DEVELOPPEMENT

## 2. AXE SOCIAL

- Mettre à disposition de la population croissante des espaces publics de qualité, au bord de l'eau
- Pérenniser les activités de loisirs nautique populaires déjà présentes sur place (planche à voile, paddle, dériveur)
- Répondre aux nombreuses demandes de places d'amarrage pour la navigation de loisir
- Désencombrer la Rade en aval du Jet d'Eau.



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

10/43

AXES DE DEVELOPPEMENT

3. AXE ENVIRONNEMENTAL

- Reconstituer des milieux naturels lacustres favorables à la diversité de la faune et de la flore en réalisant de nouvelles îles
- Remettre à ciel ouvert l'embouchure de la rivière « le Vengeron »
- Réaliser un plage avec une grève naturelle graveleuse favorable aux pieds humains et à la faune aquatique

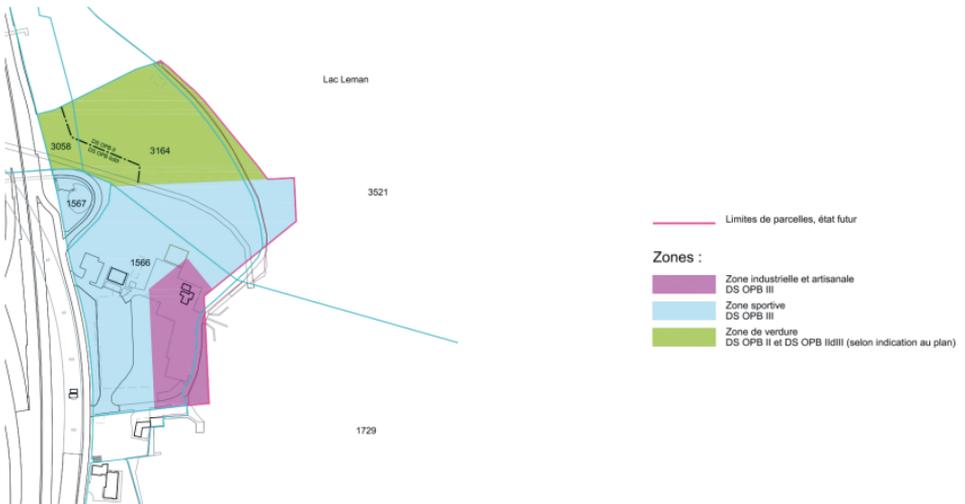


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

11/43

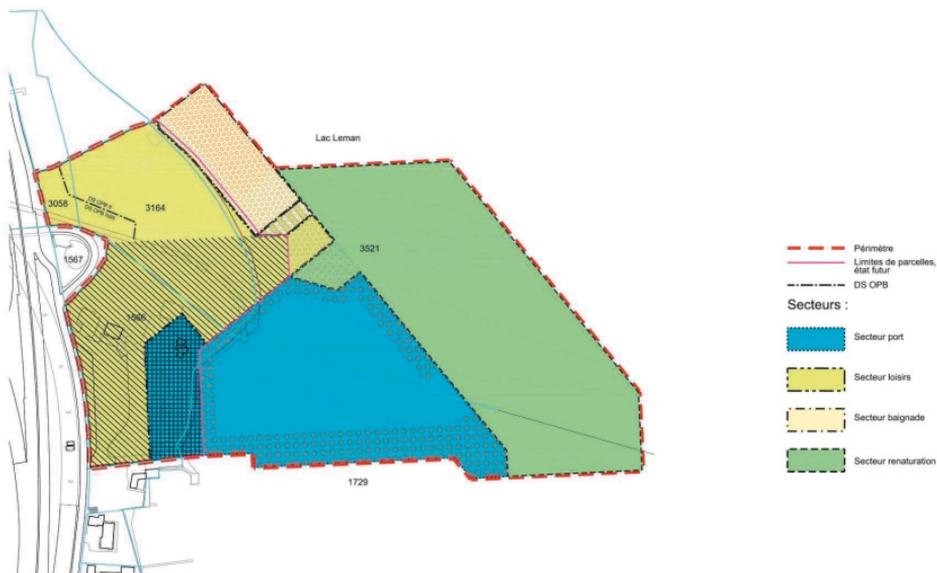
MODIFICATION DE ZONE

Modification MZ



## MODIFICATION DE ZONE

## Modification LPR/LAC

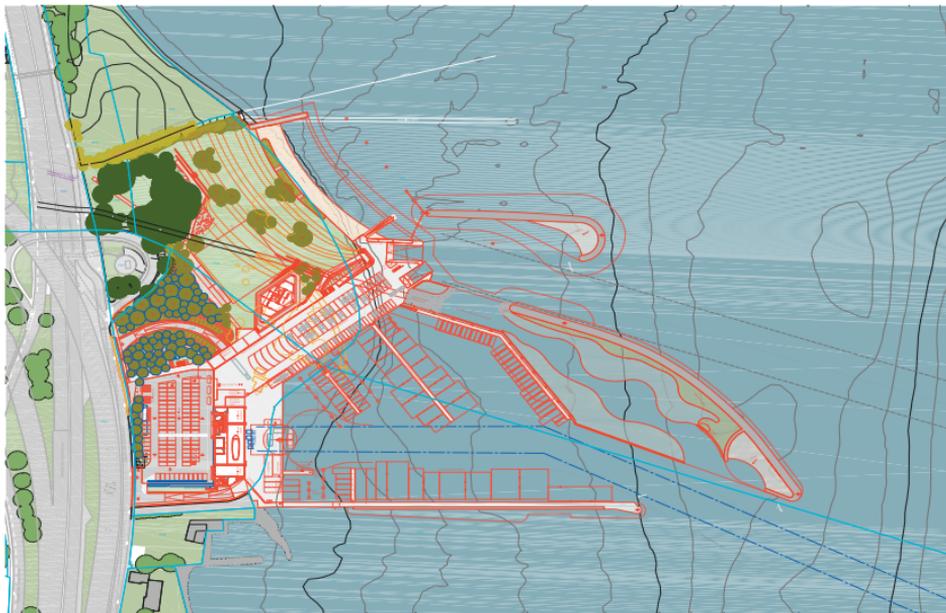


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_ét4 2021

13/43

## PROJET 2021

## Plan des aménagements



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_ét4 2021

14/43

## CHANTIER STAP SIG 2021



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

15/43

## PROJET 2021

Vue projet (2025)



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

16/43

## PROJET 2021

Zoom Port  
Axe économique

EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_06 2021

17/43

## PROJET 2021

## Vue port



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_06 2021

18/43

PROJET 2021

Vue port &amp; ateliers



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

19/43

PROJET 2021

Zoom zone loisirs (parc, baignade, petite batellerie)  
Axe social

EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

20/43

PROJET 2021

Vue Promenade

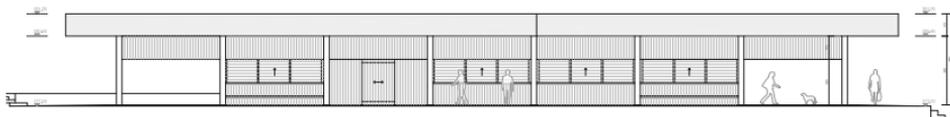
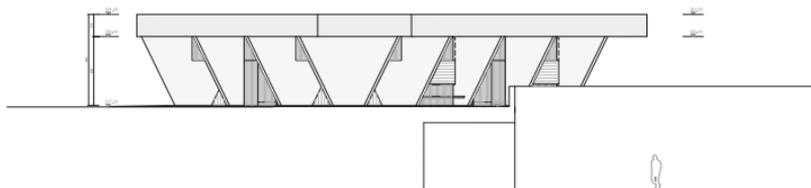


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

21/43

PROJET 2021

Ecole de voile



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

22/43

PROJET 2021

Vue Terrasse



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

23/43

PROJET 2021

Vue mise à l'eau dériveurs



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

24/43

PROJET 2021

Vue grève naturelle

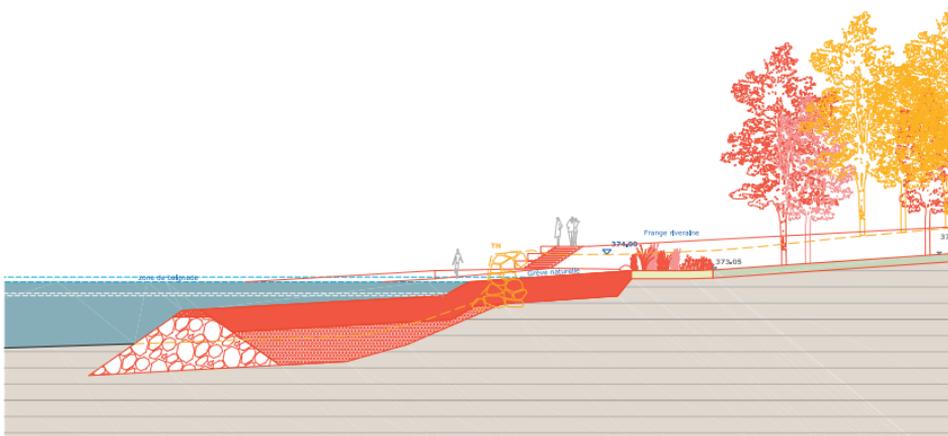


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_04\_2021

25/43

PROJET 2021

Coupe de principe de la grève naturelle



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_04\_2021

26/43

## PROJET 2021

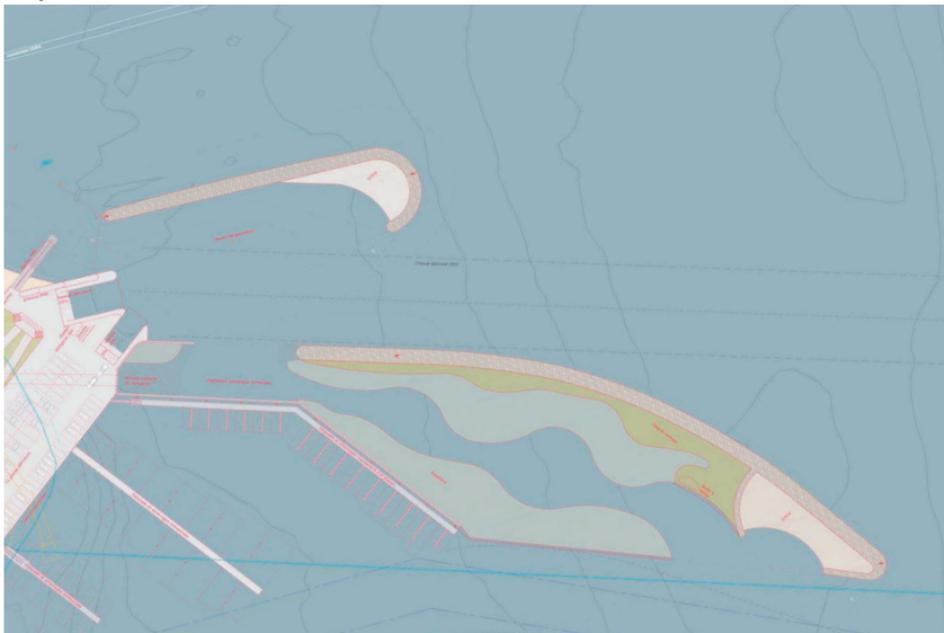
Vue renaturation  
Axe environnemental

EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

27/43

## PROJET 2021

## Zoom renaturation



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

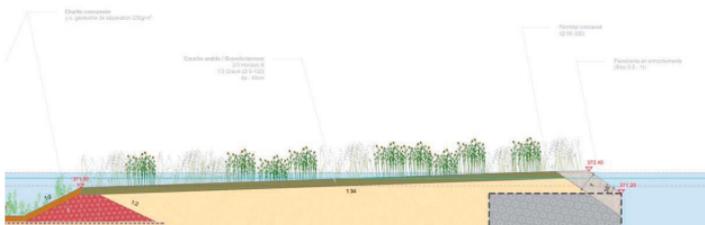
28/43

## PROJET 2021

Roselière (*Phragmites*)

- Surface prévue de près de 5000 m2 de roselière

- Zone de refuge, de nourrissage et de reproduction pour de nombreuses espèces



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

29/43

## PROJET 2021

Roselière (*Phragmites*)Flore :

- Roseau commun
- Jonc des tonneliers
- Massette à larges feuille

Faune :

- Rousserolle effarvate
- Bruant des roseaux
- Blongios nain
- Grèbe huppé
- Butor étoilé

Rousserolle effarvate (*Aerophobus scirpaceus*)Blongios nain (*Isobrychus minutus*)Aeschna printanière (*Brachytron pratense*)Rotengle (*Sardinia erythrophthalma*)

- Brochet
- Rotengle
- Gardon
- Carpe



- Aeschna printanière
- Aeschna isocèle

VUES

Vue du lac avant



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

31/43

VUES

Vue du lac après



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

32/43

VUES

Vue de Port-Gitana avant



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

33/43

VUES

Vue de Port-Gitana après



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

34/43

VUES

Vue sur la Rade



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

35/43

VUES

Vue sur le petit Lac

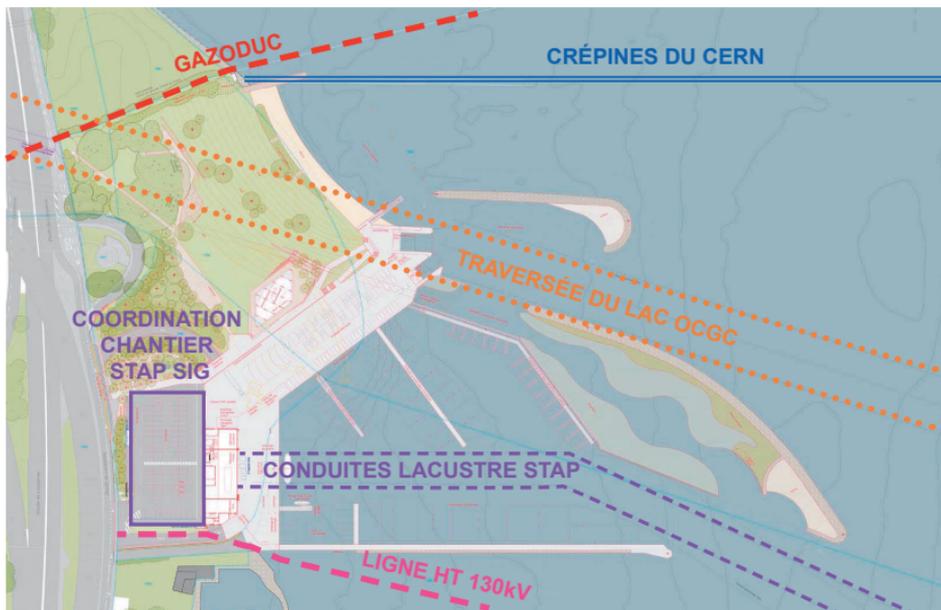


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

36/43

## EXIGENCES TECHNIQUES

Contraintes diverses

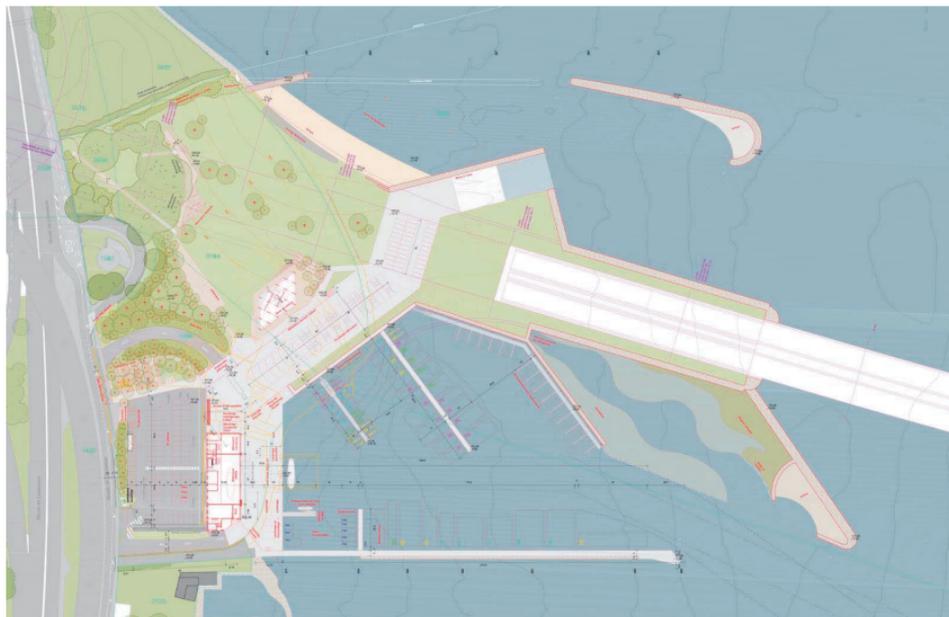


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

37/43

## EXIGENCES TECHNIQUES

Compatibilité Traversée du Lac OCGC



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

38/43

## AMÉLIORATIONS DU SITE

comparatif avant/après construction

<u>INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL DU PUBLIC ET DES UTILISATEURS</u>	<u>ÉTAT INITIAL AVANT TRAVAUX SIG</u>	<u>ÉTAT FINAL APRÈS TRAVAUX ETAT GE</u>
BÂTIMENT DE L'ÉCOLE DE VOILE Y COMPRIS BUVETTE (HORS STOCKAGE MATÉRIEL DE VOILE)	VÉTUSTE (75 m <sup>2</sup> )	NEUF (100 m <sup>2</sup> )
LOCAL POLYVALENT D'ACCUEIL DU PUBLIC	0	50 m <sup>2</sup>
SANITAIRES, VESTIAIRES ET DOUCHES	VÉTUSTE ET ISOLÉ	NEUF
TERRASSE BUVETTE (HORS SURFACE ENGAGONNÉE)	75 m <sup>2</sup>	110 m <sup>2</sup>
PLACES DANS LES RATELIERS COUVERTS GÉRÉES PAR LA CAPITAINE CANTONALE	0	ENVIRON 150 PLACES
ACCESSIBILITÉ PMR	PAS DE CHEMINEMENTS AUX NORMES PMR	ACCÈS AU SITE AVEC DES CHEMINEMENTS AUX NORMES PMR
PLACES DE PARKING VOITURES	70	97
PLACES DE PARKING DEUX-ROUES	10 MOTOS	140 VÉLOS / 30 MOTOS
ECOPOINT	AU BORD DE LA ROUTE (DÉCHARGE SAUVAGE)	ISOLÉ DE LA ROUTE - PROCHE ENTRÉE PIETONNE DU SITE
ACCÈS À L'EAU POUR BAIGNADE	DANGEREUX (30 ML)	CONFORTABLE ET SÛRE (100 ML)
EMBOUCHURE DU VENGERON	BÉTONNÉE, DÉCONNECTÉE DU MILIEU 0 m <sup>2</sup>	NATURELLE, CONNECTÉE AU MILIEU 1'000 m <sup>2</sup>
ZONE NATURELLE	0	8'300 m <sup>2</sup>
PLACES A TERRE POUR LA PETITE BATELLERIE DE PLAISANCE GÉRÉES PAR LA CAPITAINE CANTONALE	1902 m <sup>2</sup> DIFFICILEMENT PRATICABLE	2510 m <sup>2</sup> SURFACE PRATICABLE ET PLANE
PLACES D'AMARRAGE GÉRÉES PAR LA CAPITAINE CANTONALE	0	30 PLACES

EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_ét 2021

39/43

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Coût des travaux

COÛT DES TRAVAUX ET HONORAIRES (TTC) 55.5 MIO

+ ENVELOPPE A LA CHARGE DES ENTREPRISES LACUSTRES 6.8 MIO

EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_ét 2021

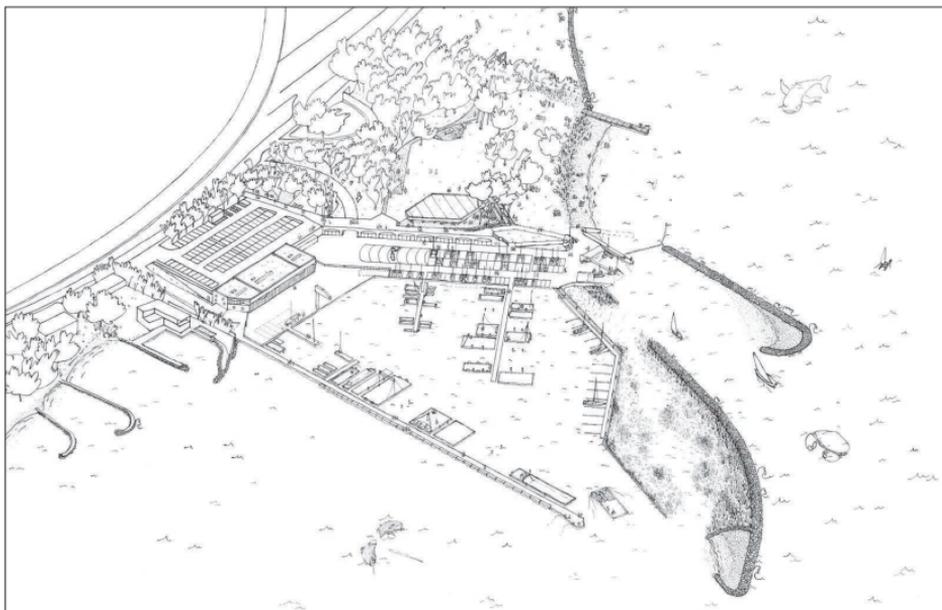
40/43

MERCI BEAUCOUP POUR VOTRE ATTENTION

EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

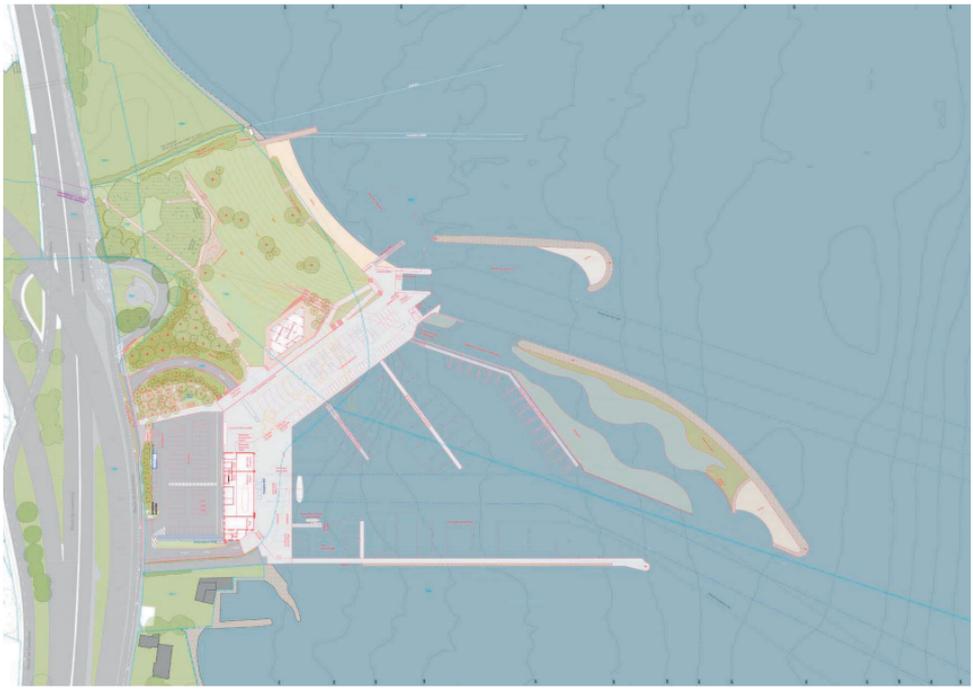
41/43

Axonométrie du projet



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_été 2021

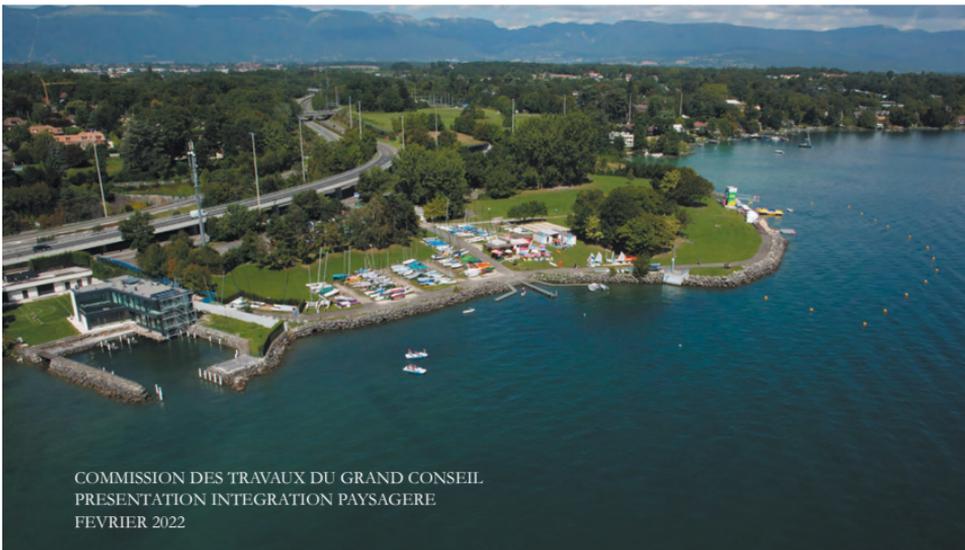
42/43





ETAT DE GENEVE, DEPARTEMENT DU TERRITOIRE (DT)  
Service du Lac, de la Renaturation des cours d'eaux et de la Pêche (SLRP)

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON. PORT / ACCES A L'EAU / RENATURATION



COMMISSION DES TRAVAUX DU GRAND CONSEIL  
PRESENTATION INTEGRATION PAYSAGERE  
FEVRIER 2022

### AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

### Intégration paysagère



Port et plage des Eaux-Vives

EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022



Port et plage du Vengeron

2/17

AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON



Port de Versoix

EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

Intégration paysagère



Port de Lausanne-Ouchy

3/17

AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

Conséquences sur les vues

- 1. Port Gitana
- 2. Voisin nord
- 3. Voisin sud
- 4. Plage de Pregny-Chambésy
- 5. Institut Confucius

4/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## 1. Port Gitana\_Avant



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

5/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## 1. Port Gitana\_Après



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

6/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## 2. Voisin nord\_Avant



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

7/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## 2. Voisin nord\_Après



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

8/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## 3. Voisin sud\_Avant



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

9/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## 3. Voisin sud\_Après



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

10/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## 4. Plage de Pregny-Chambésy\_Avant



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

11/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## 4. Plage de Pregny-Chambésy\_Après



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

12/17

AMENAGEMENT DU SITE DU VENGÉRON

Conséquences sur les vues

5. Institut Confucius\_Avant



EQUIPE SITE VENGÉRON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

13/17

AMENAGEMENT DU SITE DU VENGÉRON

Conséquences sur les vues

5. Institut Confucius\_Après



EQUIPE SITE VENGÉRON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

14/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## Plage des Eaux-vives\_Vue 3D



EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

15/17

## AMENAGEMENT DU SITE DU VENGERON

Conséquences sur les vues

## Plage des Eaux-vives\_Photographie

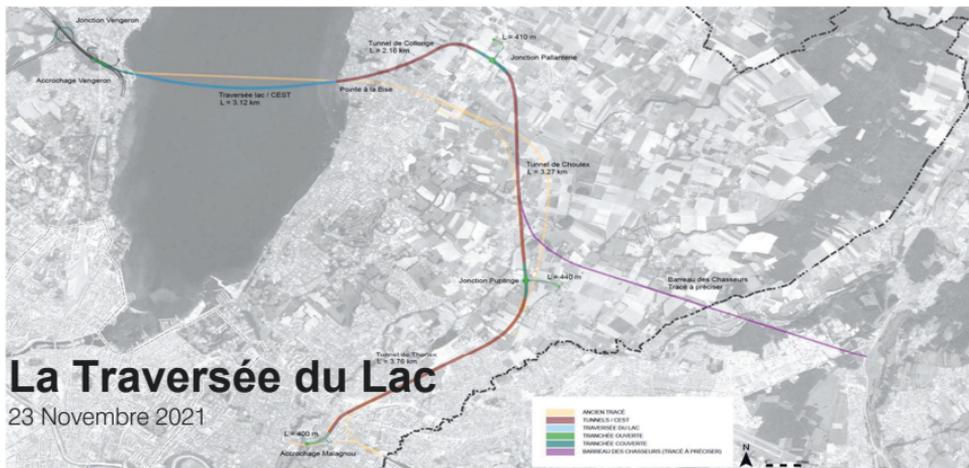


EQUIPE SITE VENGERON\_Site du Vengeron\_Fevrier 2022

16/17

MERCI POUR VOTRE ATTENTION





# La Traversée du Lac

23 Novembre 2021



Z211/2021 - Page 1

## Sommaire:

### Introduction

- Mission et but de la démarche
- Calendriers
- Objectifs généraux et cadre de l'étude

### Dossier Prodes

- Contenu du dossier
- Méthodologie (données d'entrée et horizons)
- L'infrastructure: Caractéristiques et tracé théorique
- Etudes réalisées

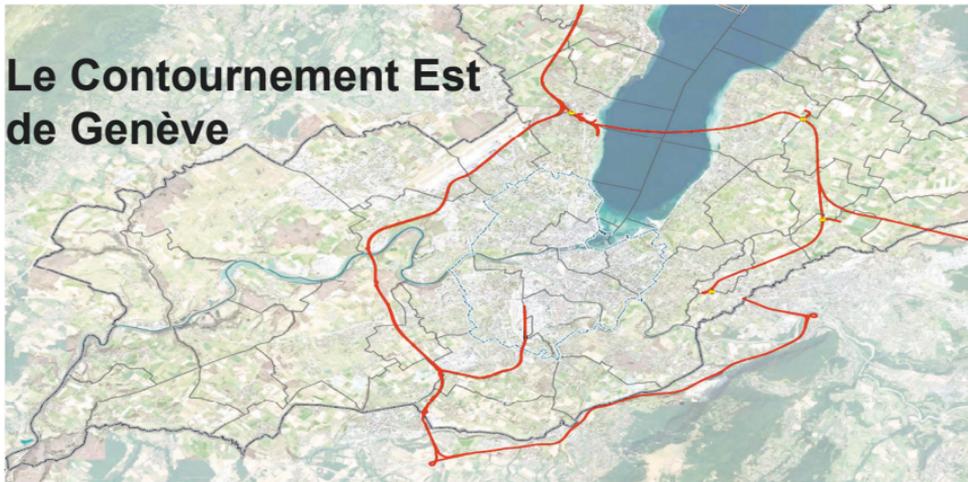
### Conclusions principales de l'étude

- Volet mobilité
- Volet urbanisation et paysage
- Volet environnement
- Evaluation EBeN

### Suite du processus

Z211/2021 - Page 2

# Le Contournement Est de Genève



22/11/2021 - Page 3

## Contournement Est de Genève

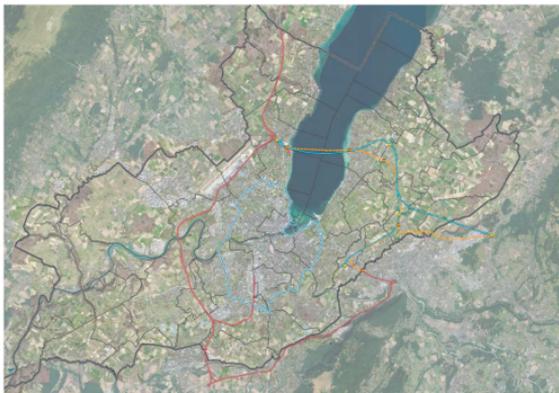
2016

### Art. 192A20 Traversée du Lac

1 Pour lutter contre l'engorgement des voies de communication, renforcer la prospérité de la région et améliorer la qualité de vie, le canton réalise une **Traversée du Lac** permettant l'achèvement du contournement de Genève.

2 Afin d'accélérer sa réalisation, un partenariat avec le secteur privé est envisagé parallèlement au mode de financement prévu par la Confédération.

3 L'État prend des mesures d'accompagnement. En particulier, il s'appuie sur la Traversée du Lac pour aménager les rives avec les communes concernées, réduire les nuisances dans les zones urbanisées, renforcer l'efficacité des transports publics, favoriser la mobilité douce et créer de nouveaux espaces publics.



23 Novembre 2021

22/11/2021 - Page 4

# Contournement Est de Genève

2018

- Compatibilité du projet avec le **message du Conseil fédéral du 14 septembre 2018** relatif au développement des routes nationales
- Pour mémoire, dans son message, la Confédération illustre sa stratégie visant, en l'absence d'itinéraire bis, à développer le réseau des routes nationales jusqu'à former un **système périphérique pour une agglomération**.
- *(p. 39 du Message : « la conception proposée de l'avenir prévoit d'élargir systématiquement le réseau des routes nationales à au moins 2 x 3 voies dans et entre les zones des métropoles et des grandes villes. En complément, la réalisation de nouveaux éléments de réseau peut également s'avérer nécessaire dans certains cas. Sont concernées les zones des métropoles et des grandes villes dans lesquelles le réseau des routes nationales demeurera très encombré en dépit des projets d'extension déjà planifiés. Le risque d'embouteillages reste élevé dans ces secteurs et l'absence d'itinéraires bis peut compromettre durablement leur accessibilité en cas d'événement majeur ou de travaux complets de remise en état. Dans les zones concernées, une solution pourrait être de compléter les routes nationales existantes jusqu'à former un système de périphériques. Cela vaut en particulier pour les agglomérations de Genève, Lausanne, Bâle et Zurich »).*

2211/2021 - Page 5

## Mission et but de la démarche

### Mission :

- Etablir un rapport à l'attention des offices de la Confédération qui confirme la nécessité du projet pour le bon fonctionnement du réseau des routes nationales.

### Objectifs :

- Faire figurer le projet au prochain message PRODES de la Confédération.
- Inscrire le projet au programme de développement des routes nationales.
- Assurer le financement des prochaines étapes via le fond FORTA.

### En parallèle :

- Respecter la cohérence territoriale inscrite au plan directeur cantonal.
- Prendre en compte les recommandations du Conseil consultatif.
- Intégrer l'infrastructure dans les réflexions des planifications cantonales existantes en concertation avec l'OU, l'OCEV, l'OCT et le PA.

2211/2021 - Page 6

## Etapas clés

^

Vote de la loi de financement :

Avril 2018

Appel d'offres mandataires :

Été 2019

Dossier PRODES :

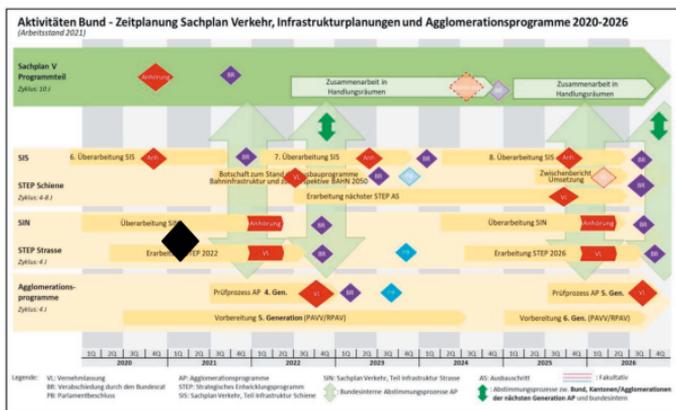
Mars 2021

Transmission au DETEC :

Avril 2021

22/11/2021 - Page 7

## Calendrier général de la confédération



22/11/2021 - Page 8

## Contenu du dossier PRODES

Le dossier PRODES transmis à la Confédération comprend:

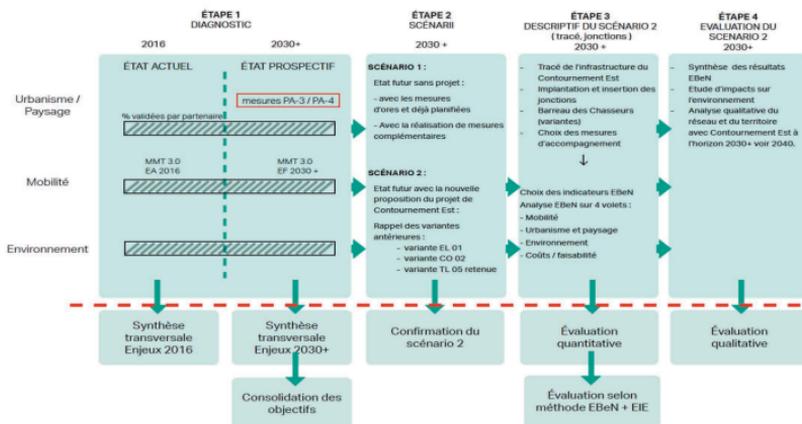
- Le rapport de synthèse des études menées
- Un résumé du rapport
- Le rapport EBeN
- La synthèse de l'estimation des coûts
- Une note sur le barreau sud
- Un dossier cartographique
- Un analyse environnementale

Il est accompagné d'une trentaine d'études et de rapports qui ont été utilisés comme éléments de référence.

Les études présentées dans le rapport de synthèse ont nécessité plus 12'000 heures de travail pour un montant de l'ordre de CHF 1,5 Mios.

22/11/2021 - Page 9

## Méthodologie



22/11/2021 - Page 10

## Données d'entrée, horizons d'étude

- **État de référence initial 2016** : il s'appuie sur les données du Projet de territoire du Grand Genève (PTGG), permet de disposer de données croisées cohérentes entre les données socio économiques et les charges de trafic affectées sur le réseau routier du Grand Genève.
- **Projections socio-économiques et démographiques**: données d'entrée disponibles et consolidées pour l'horizon 2030, PdCant et Mobilité 2030 (avec des hypothèses de répartition de la population n'intégrant pas le projet).
- **Horizon 2030+** : il a été considéré pour établir l'état prospectif du territoire genevois (avec projet d'élargissement du contournement ouest (A1 actuelle) et LEX). Il s'appuie sur une liste de mesures provenant essentiellement du PA3 et du PA4.



Données consolidées = Résultats quantitatifs fiables

22/11/2021 - Page 11

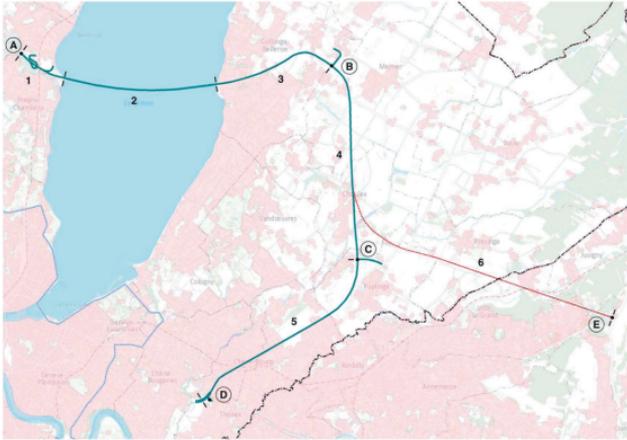
## Caractéristiques et tracé théorique de l'infrastructure



Le tracé du rapport de synthèse des études de faisabilité de 2011, avec plusieurs adaptations

22/11/2021 - Page 12

## Tronçons, Accrochages et Jonctions



### Jonctions :

- A – Accrochage du Vengeron
- B – Jonction de la Pallanterie
- C – Jonction de Puplinge
- D – Accrochage de Malagnon
- E – Carrefour des Chasseurs

### Tronçons :

- 1 – Du Vengeron à la traversée du lac
- 2 – Traversée du lac
- 3 – De la traversée du lac à la Pallanterie
- 4 – De la Pallanterie à Puplinge
- 5 – De Puplinge à Malagnon
- 6 – Barreau des Chasseurs

22/11/2021 - Page 13

## Etudes par tronçons et par itération

- Analyse du tracé de l'infrastructure
- Accrochages et jonctions
- Barreau des Chasseurs
- Insertion du tracé dans le territoire
- Estimation des coûts
- Mesures d'accompagnement (MAC)
- Potentiel de requalification

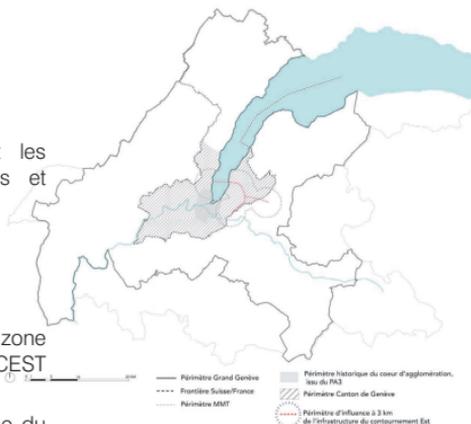
Itérations via le MMT , outil de modélisation **franco-valdo genevois pour vérifier l'impact sur l'ensemble du territoire.**

22/11/2021 - Page 14

## Périmètres du territoire

### 3 types de périmètres :

- Des **périmètres d'influence** englobant les secteurs sur lesquels les effets directs et indirects du projet seront perceptibles :
  - Zonage MMT ;
  - Agglomération du Grand Genève ;
  - Canton de Genève ;
  - Cœur d'agglomération ;
- Un **périmètre restreint**, défini par une zone d'influence à 3 km de l'infrastructure CEST (traitillé gris sur la carte) ;
- Un **périmètre immédiat**, à savoir l'emprise du projet d'infrastructure CEST (traitillé rouge sur la carte).

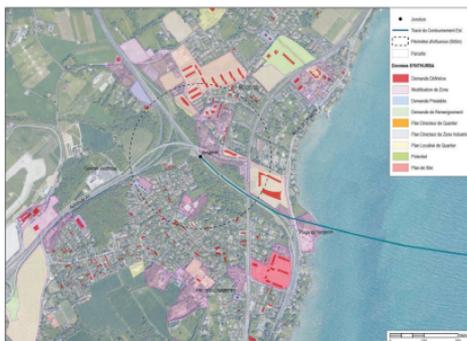


22/11/2021 - Page 15

## Accrochages et jonctions

### A – Accrochage et jonction du Vengeron

- Seul accrochage du CEST sur la **rive droite** du lac,
- se raccroche directement à l'**A1 actuelle** au niveau de la jonction du Vengeron déjà existante,
- Le projet d'accrochage développé dans l'**étude de faisabilité de 2011** n'est à ce jour pas remis en question,
- Certaines **adaptations** seront nécessaires pour la concrétisation du projet.

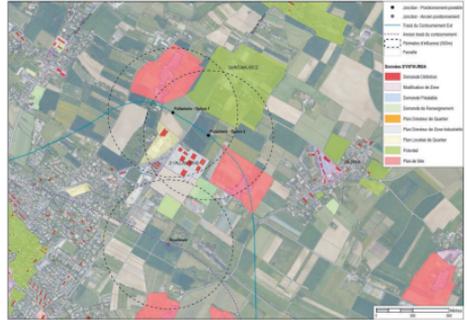


22/11/2021 - Page 16

## Accrochages et jonctions

### B – Jonction de la Pallanterie

- Initialement prévue dans le secteur de Rouelbeau, **secteur particulièrement sensible du point de vue de l'environnement**, la jonction est déplacée au nord de la ZDIA de la Pallanterie,
- La réalisation de la nouvelle jonction pourrait permettre de **repenser le réseau routier** aux abords immédiats du périmètre,
- 2 implantations** ont été étudiées, à l'ouest ou à l'est de la route de Thonon,
- L'impact paysager** (vues paysagères, cordons boisés, etc.) et l'emprise sur les SDA de la jonction seront minimisés grâce à la mise en souterrain.



22/11/2021 - Page 17

## Accrochages et jonctions

### C – Jonction de Puplinge

- L'étude de faisabilité de 2011 propose une implantation à proximité du village de Puplinge,
- 4 alternatives permettent d'**éloigner la jonction du cœur du village de Puplinge** et d'épargner des zones d'habitat récemment densifiées,
- En tenant compte de l'ensemble des contraintes, **l'option 4**, à proximité de Champ-Dollon, a été retenue pour cette étude,
- La configuration de la nouvelle bretelle devra être enterrée et calibrée pour éviter les surfaces forestières et limiter l'impact sur les SDA,
- En termes de fonctionnement, des **analyses complémentaires seront nécessaires** pour déterminer quels mouvements doivent être offerts par cette jonction.



22/11/2021 - Page 18

## Accrochages et jonctions

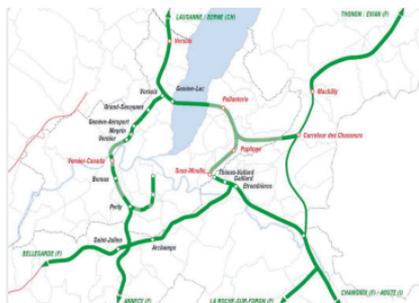
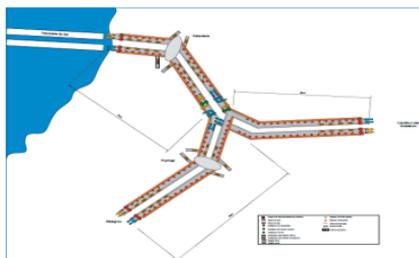
### D – Accrochage de Malagnou

- Questionnement de l'**accrochage** à Thonex-Vallard selon l'étude de faisabilité de 2011 (U-Turn)
- Un **accrochage sur la rte de Malagnou** (en direction du centre) **et la jonction de Sous-Moulin** est préconisé, mais doit encore être approfondi et confirmé par des études complémentaires.
- **Enjeux urbanistiques** (gare, quartier, terrain de foot) **et environnementaux** (surfaces végétalisées et arborées et gestion d'eau) à surmonter



## Barreau des Chasseurs

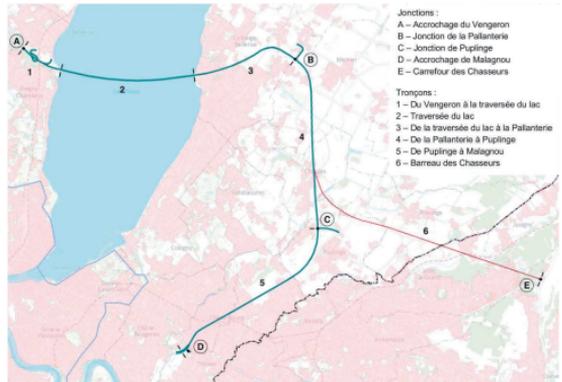
- Connexion du CEST au réseau suprarégionale français (carrefour des Chasseurs)
- du côté suisse un **accrochage partiel** au CEST uniquement **en direction de Pallanterie/Rive droite** est préconisé afin de limiter l'attractivité des déplacements TIM vers le centre.
- **faisabilité technique** (génie civil) à approfondir encore.



L'infrastructure calibrée pour 2x2 voies est quasi entièrement souterraine à l'exception des jonctions ;

#### • Jonctions :

- Jonctions de la Pallanterie et de Puplinge conçues en **tranchées couvertes** ;
- Jonction prévue à Rouelbeau déplacée au nord de la ZIA **Pallanterie** pour préserver la zone sensible ;
- Jonction de **Puplinge** déplacée au nord du village afin de réduire les nuisances ;
- Réflexions préliminaires autour de la jonction de **Malagnou** pour optimiser son fonctionnement.



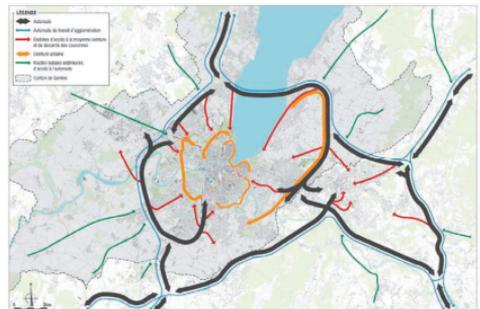
Ces propositions devront être confirmées ou infirmées dans des études complémentaires

22/11/2021 - Page 21

## Mesures d'accompagnement (MAC)

### Schéma d'organisation de circulation

- Conformément à Mobilités 2030, le CEST fait partie d'un **système circulaire** formé par la **grande ceinture** autoroutière ou de hauts débits qui
  - ⇒ **canalise et distribue** les flux d'accès sur les différents axes radiaux (rouge) permettant ainsi de se rabattre sur la **ceinture urbaine et d'accéder aux poches urbaines**;
  - ⇒ **Canalise** les flux de transit d'agglomération et de grand transit (sans passer par le centre)
- Les **mesures d'accompagnements consolident cette organisation** en forçant le trafic de transit du cœur d'agglomération à utiliser la ceinture urbaine et la grande ceinture

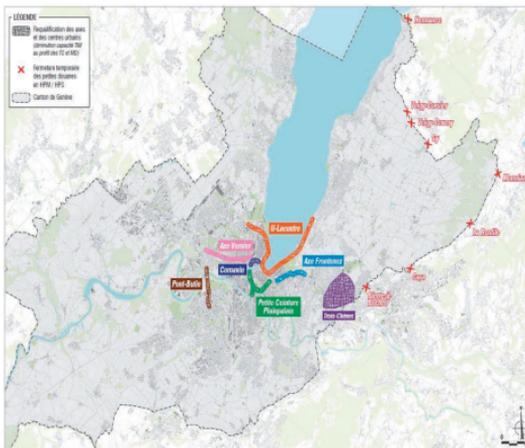


22/11/2021 - Page 22

## Mesures d'accompagnement (MAC)

### Paquet de mesures (liste non exhaustive)

- **Réduction des capacités TIM** sur des axes principaux du **cœur d'agglomération** au profit des projets TC et MD (Cornavin-Mt-Blanc, U-Lacustre, Châtelaine-Vernier, Pt-Butin, petite ceinture et Coulouvrenière)
- **Réduction des capacités TIM** sur des axes principaux des Trois-Chênes au profit des projets TC et MD et sur la **route de Jussy (et axes parallèles)** entre Thônex et Puplinge (éviter trafic parasite)
- Restrictions horaires aux **petites douanes** au nord-est en heure de pointe (canalisation du trafic sur barreau des Chasseurs)



## Mesures d'accompagnement (MAC)

⇒ *pistes plus volontaristes non consolidées*

- Requalification de la **traversée de village de Corsier** en lien avec une tranchée couverte pour le trafic de transit
- 2 nouvelles **lignes de bus sur Cont Est** : Ligne interurbaine Thonon-GVA et ligne péri-urbaine Hermance-GVA
- **Accélération de quelques lignes majeures de bus urbain** sur des tronçons délestés par le CEST (réduction de capacité et/ou réduction des charges) dans le cœur d'agglomération
- **Zones 30 généralisées** (en dehors des routes principales) dans les **centres urbains** (zones 2 selon LMCE et cœur d'agglomération d'Annemasse)
- ETC...

## Potentiel de requalification

- **Pont du Mont-Blanc, axe Cornavin-Rive, Quai du Mont-Blanc :**
  - suppression de plusieurs voies TIM,
  - site propre TC continu dans les 2 sens (potentiel pour nouvelle branche tram, accélération vitesses commerciales et augmentation capacités)
  - sites propres généreux pour piéton et vélo
- **Place de Neuve :**
  - changement du schéma de circulation (fermeture partiel aux TIM)
  - gain d'espace pour piétons et vélo (reconquête de la place), transversalité largement améliorée, accès arrêt de tram et continuité cyclable améliorée.
- **Pont Butin :**
  - suppression d'une voie TIM en direction sud, diminution de la capacité en direction nord,
  - élargissement des pistes cyclables (bidirectionnel côté amont du Rhône) et des trottoirs.



## Conclusions principales du volet mobilité

- **Evolution des prestations kilométriques :**
  - **Accroissement global de +2%** des véhicules-km à l'échelle de l'agglomération avec CEST ;
  - **Réduction de -11% véhicules-km au cœur d'agglomération** et sur la ceinture urbaine.
- **Evolution des parts modales sans et avec CEST :**
  - **Les parts modales restent comparables** dans le scénario CEST MAC 1 par rapport au scénario de référence (sans CEST) ;
  - Les scénario **CEST MAC 2** permettrait de **réduire davantage la part TIM** et **d'augmenter la part MD** avec une part TC stable par rapport au scénario de référence.

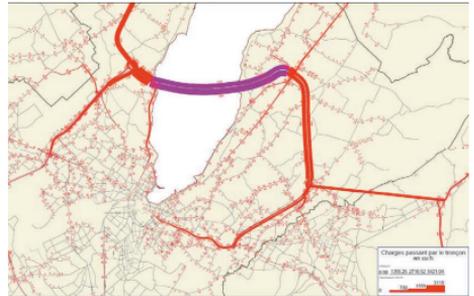
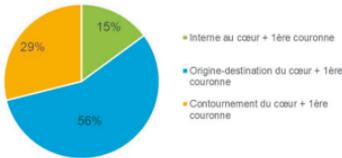
Evolution kilométriques journalières (TJOM)	Etat actuel 2016		scénario de Référence 2030				scénario 2030 Contournement Est et mesures d'accompagnement			
	#	#	diff. Réf. - EA	Ev. CEST (EA en %)	#	diff. Réf. - EA	Ev. CEST (EA en %)	diff. CEST - Réf	Ev. CEST (Réf en %)	
Centrale urbaine (cœur d'agglo)	1 751 711	1 815 988	+ 64 207	+ 4%	1 809 122	- 142 589	- 8%	- 206 848	- 11%	
première couronne (grande couronne)	1 989 973	2 139 233	+ 169 257	+ 8%	2 043 493	+ 73 520	+ 4%	- 95 737	- 4%	
reste de l'agglo	24 383 071	28 059 316	+ 3 676 244	+ 15%	28 880 346	+ 4 497 275	+ 18%	+ 841 031	+ 3%	
<b>total</b>	<b>28 164 755</b>	<b>31 994 513</b>	<b>+ 3 889 758</b>	<b>+ 14%</b>	<b>32 532 962</b>	<b>+ 4 429 207</b>	<b>+ 16%</b>	<b>+ 538 449</b>	<b>+ 2%</b>	

Parts modales 2030+ (Jour)	2016	Scénario de référence	Scénario CEST MAC1	TLAC MAC2	
Total CH + FR	Modes doux	36.5%	37.4%	37.6%	37.9%
	TIM	51.5%	49.5%	49.4%	49.1%
Total CH	TC	12.0%	13.1%	13.0%	13.1%
	Modes doux	43.4%	44.2%	44.7%	44.8%
Total FR	TIM	37.0%	35.2%	35.0%	34.3%
	TC	19.6%	20.6%	20.4%	20.5%
Total FR	Modes doux	28.9%	30.6%	30.6%	31.0%
	TIM	67.2%	63.8%	63.7%	63.3%
	TC	3.9%	5.7%	5.7%	5.7%

## Conclusions principales du volet mobilité

### • Utilisation de la nouvelle infrastructure :

- **56 %** du trafic sur le Cont. Est sont liés aux **déplacements d'accès** à la grande ceinture ;
- **29 %** sont liés à des **déplacements de contournement** de la grande ceinture ;
- **15 %** sont liés à des **déplacements internes** à la grande ceinture.

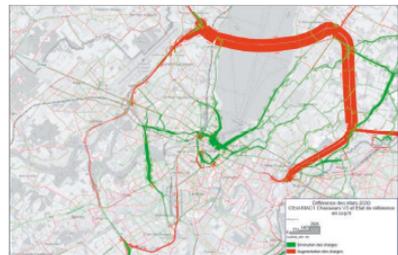


22/11/2021 - Page 27

## Conclusions principales du volet mobilité

### • Analyse des charges de trafic (HPS) :

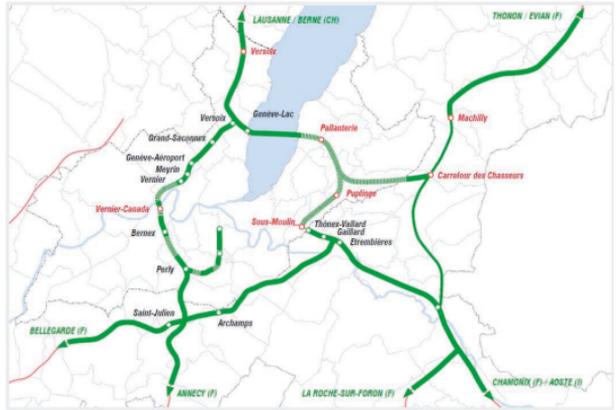
- Diminution significative du trafic dans le **cœur d'agglomération** ;
- Diminution générale des charges en **rive gauche** à l'exception de certains tronçons proches des nouvelles jonctions ;
- Certaines augmentations locales au nord de la jonction du **Vengeron** ;
- Diminution des charges sur le réseau autoroutier à la **douane de Bardonnex** et sur l'A40 au pied du Salève.



22/11/2021 - Page 28

## Conclusions principales du volet mobilité

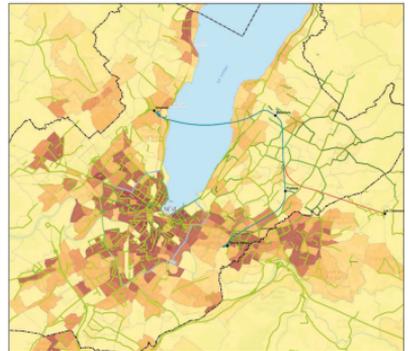
- Le CEST permet de répondre à tous les **enjeux et objectifs de mobilité identifiés** :
  - Participer au **bon fonctionnement du réseau des routes nationales** ;
  - Permettre une **meilleure connexion du Grand Genève** aux réseaux régionaux, nationaux et suprarégionaux ;
  - Assurer la **redondance du réseau suprarégional** ;
  - Favoriser une **meilleure structuration des réseaux routiers** entre les 2 rives du lac ;
  - Favoriser le **désengorgement du centre-ville de Genève**.



22/11/2021 - Page 29

## Conclusions principales du volet urbanisation et paysage

- Les effets du CEST sont perçus de manière significative sur le **potentiel de requalification urbaine** dans le centre et la couronne urbaine.
- Le scénario CEST engendre un **désengorgement des centres urbains**, ce qui permet de :
  - Faire émerger diverses opportunités de **réaménagement** et de **revalorisation** ;
  - Augmenter la place donnée aux **aménagement dédiés à la MD et aux TC** ;
  - Déminéraliser, végétaliser les axes et favoriser les **îlots de fraîcheur**.

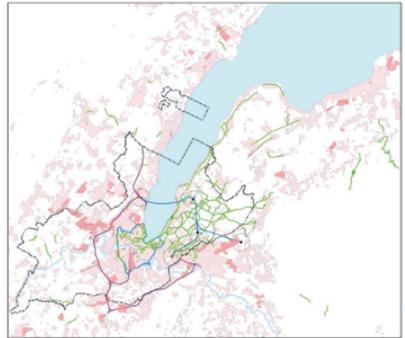


Axes concernés par un désengorgement du trafic et densité de pop. à l'horizon 2030+ (RGR / LMAU)

22/11/2021 - Page 30

## Conclusions principales du volet urbanisation et paysage

- Tout en s'inscrivant dans les planifications existantes, le CEST facilitera la **réalisation des potentiels de développement** de l'urbanisation à l'horizon 2030+ :
  - Grâce au désengorgement des axes routiers, il favorise la densification de sites où des potentiels ont déjà été identifiés en y améliorant la **qualité du cadre de vie** ;
  - Il permettra de générer des **interfaces multimodales, d'améliorer l'accessibilité des potentiels de développement** et donc de stimuler les avantages économiques du Grand Genève.

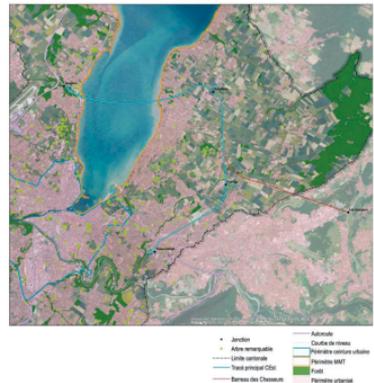


Superposition des axes concernés par une diminution des charges de trafic selon le modèle du réseau (données MMT), périmètre urbanisé et des pôles de développement économique (RGR / LMAU)

22/11/2021 - Page 31

## Conclusions principales du volet urbanisation et paysage

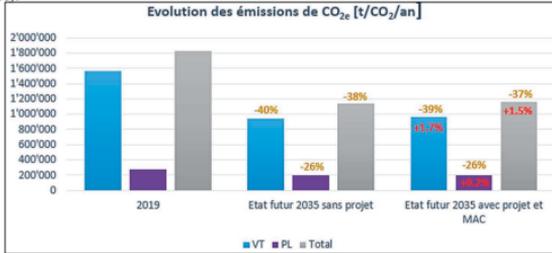
- La construction du CEST en tunnel-pont-tunnel **modifiera l'actuelle séquence paysagère lacustre**.
- Son **insertion paysagère** sera primordiale afin de préserver la qualité des vues paysagères actuelles, particulièrement aux accroches et aux jonctions.
- Le **tracé souterrain** en majeure partie, les jonctions semi-enterrées et les accroches au réseau existant sont conçus de manière à réduire considérablement l'impact du CEST sur le paysage.
- Une **étude d'insertion paysagère détaillée** de l'ouvrage devra être réalisée afin d'éclaircir davantage les contraintes et les opportunités d'une telle infrastructure.



22/11/2021 - Page 32

## Conclusions principales du volet environnement

- A. Impacts liés à l'incidence de l'ouvrage sur les comportements et flux de mobilité à appréhender à l'échelle globale du Grand Genève
- B. Impacts liés à l'implantation territoriale du projet dans son périmètre d'influence, y compris l'incidence de la phase de réalisation
- **A- Emissions de CO<sub>2</sub>** : Légère augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à la situation future sans projet (+1.5%) en lien avec l'augmentation globale des prestations kilométriques (prest. km) à l'échelle du Grand-Genève (+2%).



22/11/2021 - Page 33

## Conclusions principales du volet environnement

- **A- Qualité de l'air :**

- La légère augmentation des prestations km à l'échelle du Grand Genève (+2%) se traduit par une **faible génération supplémentaire de polluants atmosphériques qui reste peu significative.**
- La réalisation du projet aura un effet positif en lien avec la **diminution des prestations km à l'intérieur du centre-ville** : -11% dans la ceinture urbaine et à -20% dans l'hypercentre, qui constituent les secteurs concernés par la zone d'immission excessive actuelle et future.

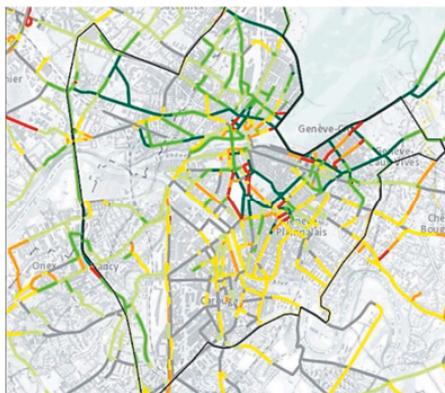


22/11/2021 - Page 34

## Conclusions principales du volet environnement

### • A- Protection contre le bruit :

- La **réduction du trafic** engendré par le projet dans le cœur de l'agglomération genevoise se traduit favorablement en terme de **réduction des nuisances sonores** pour des axes soumis à des atteintes excessives et intégrés au **programme d'assainissement des routes cantonales et communales**.
- Secteur avec diminution perceptible du bruit (TJM inf 25%) Exemple: Le U lacustre et l'hypercentre qui représentent une réduction significative des charges de trafic.

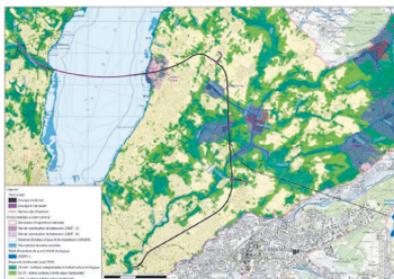


22/11/2021 - Page 35

## Conclusions principales du volet environnement

### B. Impacts liés à l'implantation territoriale du projet dans son périmètre d'influence, y compris l'incidence de la phase de réalisation

- Pour la traversée du lac, l'option retenue est celle d'un **pont multi-haubané** émergent à une distance d'environ 200 m des rives.
- Pour les tronçons terrestres, le tracé défini et **l'implantation en tunnel permettent de limiter de manière efficace les impacts en phase d'exploitation** sur l'ensemble du tracé en rive gauche, en évitant l'ensemble des périmètres protégés de la Haute-Seymaz.
- En phase de réalisation, la gestion des volumes importants de **déblais** constitue un enjeu majeur.

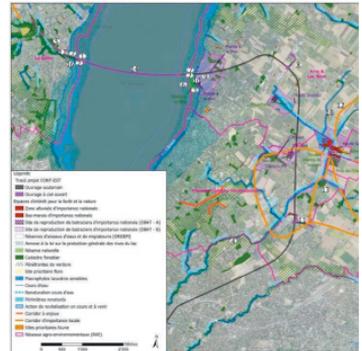


22/11/2021 - Page 36

## Conclusions principales du volet environnement

### B. Impacts liés à l'implantation territoriale du projet dans son périmètre d'influence, y compris l'incidence de la phase de réalisation

- Grâce au tracé souterrain, les impacts du CEST seront principalement situés au niveau de la **traversée lacustre** en elle-même et des **jonctions**.
- Différentes **mesures d'accompagnement** et de compensation ont été définies et intégrées au projet afin de contribuer à l'atteinte des 4 grands objectifs suivants :
  - Conserver et améliorer les habitats d'intérêt,
  - Préserver et favoriser les espèces d'intérêt,
  - Maintenir et favoriser les corridors biologiques fonctionnels,
  - Accompagner et développer la revitalisation des cours d'eau.



22/11/2021 - Page 37

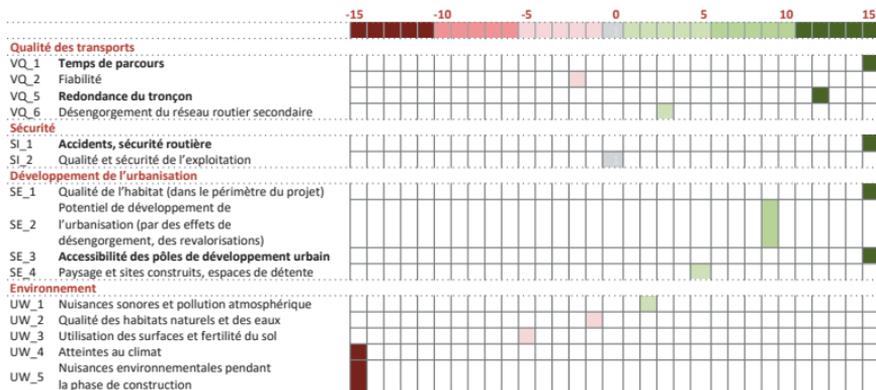
## Conclusions principales de l'évaluation EBeN

- EBeN est une méthode développée par l'**OFROU** pour l'évaluation des projets routiers nationaux à un stade précoce. EBeN est la méthode appliquée pour le Programme de développement des routes nationales **PRODES**.
- EBeN comprend un **ensemble prédéfini d'indicateurs**.
- La méthodologie se compose de **trois instruments d'analyse** :
  - Analyse **coûts/avantages** (KNA) : l'analyse KNA indique la rentabilité d'un projet ;
  - Analyse **coûts/efficacité** (KWA) : l'analyse KWA met en rapport tous les effets d'un projet avec ses coûts sous la forme d'une échelle d'utilité ;
  - Analyse **qualitative** (QA) avec des indicateurs descriptifs.

22/11/2021 - Page 38

## Conclusions principales de l'évaluation EBeN

### Exemple : résultats de l'analyse coûts/efficacité



## Conclusions principales de l'évaluation EBeN

- L'évaluation du CEST selon la méthodologie EBeN montre des **impacts positifs dans tous les domaines excepté l'environnement**.
- Les **coûts économiques annuels** non couverts s'élèvent à environ CHF 60 millions
- Ceux-ci sont compensés par le **résultat globalement très favorable de l'analyse coûts/efficacité**. Certains indicateurs qualitatifs fournissent des arguments supplémentaires en faveur du projet.

➔ Dans le bilan, **une conclusion positive** des résultats de l'évaluation EBeN est tirée. Tous les effets positifs non inclus dans l'analyse coûts/avantages permettent, **comme minimum, de compenser le résultat monétaire**.

## Suite du processus

Des **études ultérieures complémentaires** pourraient permettre de :

- aller plus loin dans des **étapes ultérieures de planification**,
- étudier plus finement l'**insertion de l'infrastructure** dans le territoire et ses effets sur celui-ci,
- consolider l'intégration de la **problématique environnementale** dans la conception de l'ouvrage,
- approfondir les questions d'**optimisation des jonctions** proposées et de sécurité-faisabilité-coût de l'infrastructure,
- développer les **mesures d'accompagnement** supplémentaires pour réduire les impacts environnementaux et territoriaux,
- analyser de manière plus précise d'**éventuelles alternatives** au scénario CEST,
- inscrire l'étude dans une vision 2040+ d'un scénario de « **Transition écologique** » pour le Grand Genève.

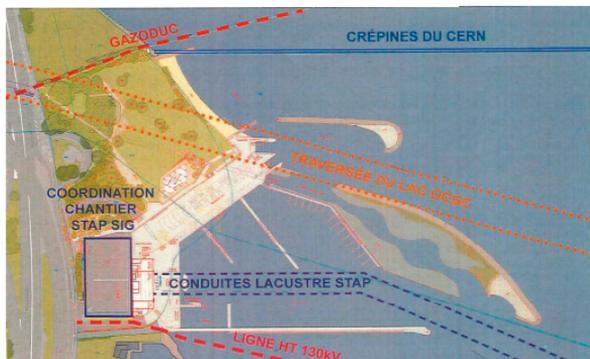
22/11/2021 - Page 41

Merci de votre attention

22/11/2021 - Page 42

## Compatibilité projet du Vengeron

- Le tracé 2011 intégrait déjà un projet de plage et de port.
- Les évolutions du projet Vengeron ont été partagées et coordonnées.
- Le Cont. Est sera adapté en temps utile et sera même amélioré car le passage en tunnel se fera plus loin des berges (CCTL).





---

**NOTE DE SERVICE**

---

**De:** Alexandre Wisard, Directeur du Service lac, renaturation des cours d'eau et pêche ; Franck Pidoux, Chef du Secteur renaturation des cours d'eau et Kim Ehrensperger, Chef de projet au Secteur renaturation des cours d'eau

**A:** Commission des Travaux du Grand Conseil

**Copie:** Karine Salibian Kolly, Secrétaire générale adjointe DT

**Date:** Le 26 novembre .2021

**Objet:** Récapitulatif des revenus projetés par le projet du Vengeron (donné oralement lors de l'audition du 23 novembre)

---

Monsieur le Président de la Commission des travaux du Grand Conseil,

Mesdames et Messieurs les Député(e)s, Membres de la Commission des travaux,

Suite à l'audition du 23 novembre 2023, et selon la demande du président de la CT, voici la note qui récapitule les montants indiqués en séance par M. Franck Pidoux. Cette note a pour but de rappeler le contexte, expliquer le développement du port, présenter les concessions et les DDP prévus ainsi que les revenus projetés. Les auteurs de la note restent à l'entière disposition de la Commission pour détailler ces éléments.

### **Contexte**

Le projet d'aménagement du site du Vengeron conduit par le DT répond à l'objectif commun canton/Ville de Genève de désencombrer la rade et le quai Marchand des Eaux-Vives. Le projet de loi n°12968 parachève la réorganisation de la rive gauche de la Petite Rade, initiée par la réalisation du port et de la plage des Eaux-Vives (PPEV), tout en permettant aux utilisateurs existants de pérenniser leur activité.

Le projet du Vengeron est conforme aux planifications directrices cantonales et communales. Pour rappel, l'étude préliminaire de localisation et de morphologie des aménagements lacustres (EPLMAL, 2014) pilotée par le DT propose une vision coordonnée et détaille les mesures ou les principes d'aménagement énoncés dans la fiche C09 du Plan directeur cantonal 2030 (PDCn 2030) qui concerne la gestion des rives et des usages lacustres. Il intègre le projet d'une zone portuaire et d'une amélioration de l'accès à l'eau au Vengeron, planifie la localisation d'un port artisanal pour les entreprises lacustres afin d'accueillir les amarrages supprimés dans la petite rade.

L'EPLMAL pose le principe d'un déplacement des entreprises lacustres se trouvant actuellement au quai Marchand des Eaux-Vives, car leur maintien en rade de Genève s'avère chaque année plus problématique en termes d'accessibilité, de sécurité et de cohabitation avec les usages citadins. L'EPLMAL relève l'intérêt de réunir les entreprises lacustres sur un seul site et considère celui du Vengeron comme le plus favorable à ce regroupement en termes d'accessibilité, d'impacts paysagers et de faisabilité opérationnelle. Le déplacement des activités professionnelles portuaires offrira des aménagements adaptés aux entreprises lacustres et permettra de requalifier les bords du lac dans la rade.

## Développement du port

Les discussions avec les occupants actuels du quai Marchand des Eaux-Vives ont été menées dès le lancement du projet en 2017 afin de les intégrer le plus tôt possible au développement du projet. Il s'agit des entreprises de travaux lacustres (Implen SA, Rampini SA, Construction Perret SA), du chantier naval qui entretient la flotte des Mouettes Genevoises (Swissboat J. Charrière) et de la serrurerie lacustre (Y. Cauderay sàrl).

Ces partenaires ont été consultés à de nombreuses reprises pour définir les besoins et les exigences à respecter, que ce soit pour le bon fonctionnement du port ou des bâtiments, et ainsi élaborer un projet répondant à leurs besoins. Les solutions retenues, permettant le transfert de ces entreprises sur le site du Vengeron, ont été conçues conformément au principe selon lequel les entreprises financent et construisent leur outil de travail, le canton coordonnant la réalisation.

A cette fin, les deux outils qui ont été utilisés sont les concessions et les droits de superficie distincts et permanents (DDP). La durée est fonction de l'engagement financier nécessaire à la construction des objets visés. A la fin de la concession ou du DDP, la propriété des amarrages professionnels ou des bâtiments reviendra à l'Etat. Voici ci-dessous un tableau récapitulatif :

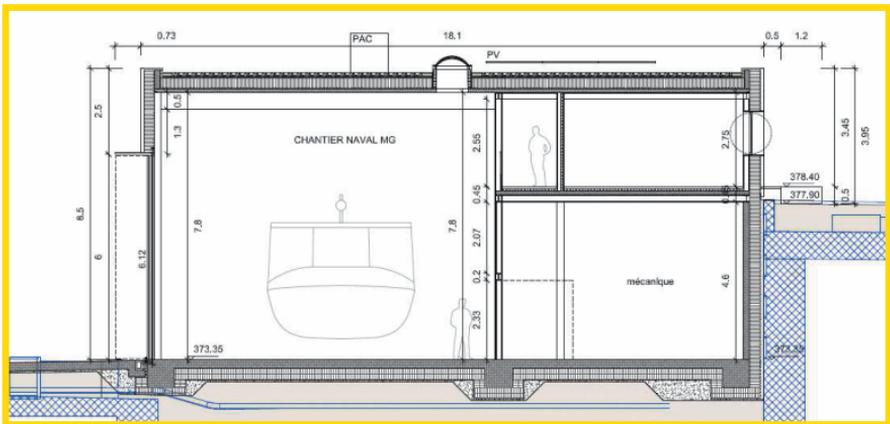
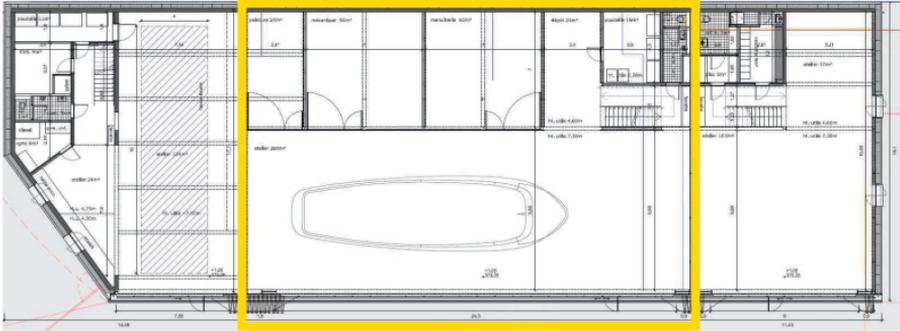
Outil	Durée	Entreprise	Objet	Financement entreprise	Redevance annuelle
	(années)			(CHF TTC)	(CHF TTC/an)
Concession	15	Implen SA	Places d'amarrage	924'000	30'118
Concession	15	Construction Perret SA	Places d'amarrage		14'736
Concession	15	Rampini SA	Places d'amarrage		27'080
Concession	15	Cauderay Y. Sàrl	Places d'amarrage		10'716
Concession	40	Cauderay Y. Sàrl flotte serrurerie lacustre	Places d'amarrage liées au DDP de la serrurerie lacustre	242'000	16'850
DDP	40	Cauderay Y. Sàrl	Bâtiment serrurerie lacustre	2'151'000	3'423
DDP	40 ou 50	Swissboat ou mise au concours du DDP	Bâtiment chantier naval (entretien de la flotte des MG)	3'613'000	8'141
				<b>6'930'000</b>	<b>111'065</b>

Le PL 12'968 prévoit un crédit d'investissement de CHF 55'503'000 (TTC) pour l'aménagement du site du Vengeron. Les entreprises financeront l'enveloppe nécessaire pour y construire leur outil de travail, soit CHF 6'930'000 (TTC). Le montant financé par les entreprises n'est pas compris dans le montant du crédit d'investissement prévu mais il figure expressément dans l'exposé des motifs (chapitre 7).

**Extrait du préavis financier sur la modification de zone :** « La future zone industrielle et artisanale (ZIA) est valorisée dans une fourchette de 250 CHF/m<sup>2</sup> à 300 CHF/m<sup>2</sup>, par analogie avec des prix pratiqués par la FTI en ZDIA. Il est cependant préconisé d'appliquer une valeur uniformisée (moyenne) à l'ensemble du site, laquelle correspond à **273 CHF/m<sup>2</sup>**. [...] La valeur moyenne des terrains de 273 CHF/m<sup>2</sup> devrait être appliquée aux actifs après adoption de la loi de MZ (valeur uniformisée). Elle représente la valeur d'équilibre dont il résulte une incidence globalement neutre, en raison des compensations au sein du périmètre de la MZ. Il est préconisé que la valeur précitée soit également retenue en tant que valeur minimale déterminante pour le calcul des rentes de DDP (ZIA). Ce point est toutefois à apprécier en fonction des spécificités des superficiaires (capacité économique, but lucratif ou non lucratif). »

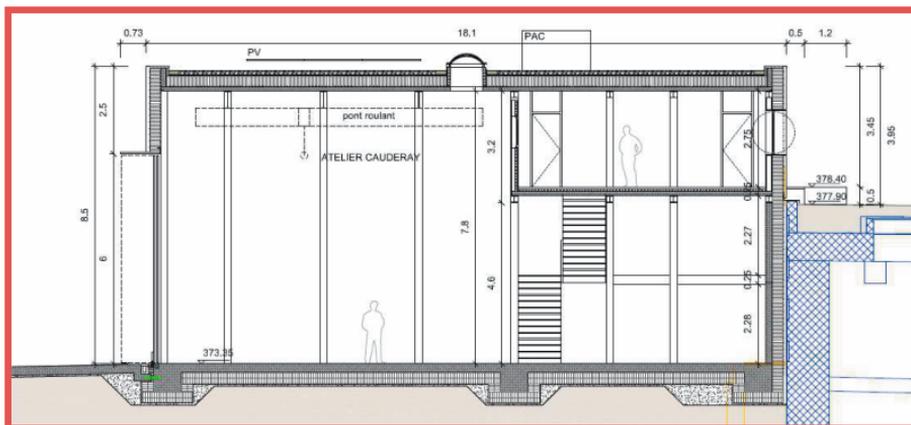
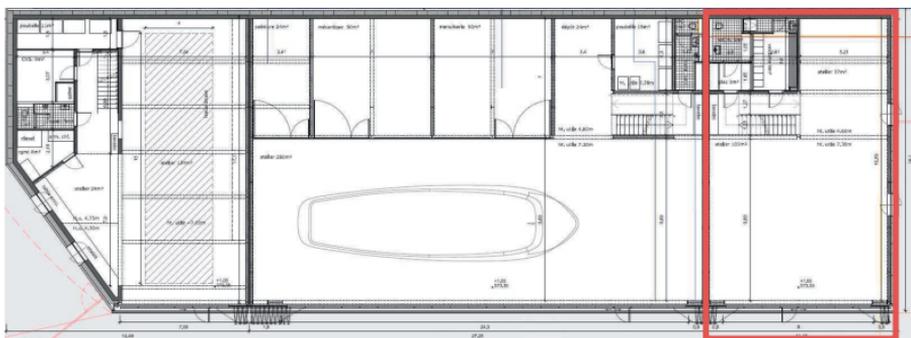
### Détails DDP bâtiment « chantier naval »

Surface :	497 m <sup>2</sup>
Valeur foncière (inscrite au bilan) :	273 CHF/m <sup>2</sup>
Taux de rendement :	6% pour une activité lucrative
Redevance :	8'140 CHF/an, soit 16.4 CHF/an/m <sup>2</sup>
Durée DDP :	minimum 40 ans et maximum 50 ans
Coût de construction estimé	CHF 3,613 millions (TTC)



### Détails DDP bâtiment « serrurerie lacustre » (Cauderay Y. sàrl)

Surface :	209 m <sup>2</sup>
Valeur foncière (inscrite au bilan) :	<b>273 CHF/m<sup>2</sup></b>
Taux de rendement :	6% pour une activité lucrative
Redevance :	3'423 CHF/an, soit 16.4 CHF/an/m <sup>2</sup>
Durée DDP :	40 ans
Coût de construction estimé	CHF 2,151 millions (TTC)



## Synthèse des revenus projetés

Voici un récapitulatif des revenus projetés sur l'ensemble du site :

Revenus projetés	CHF/an
Droits distinct et permanent bâtiments portuaires	11'564
Concessions pour l'occupation du domaine public (à l'eau et à terre)	99'499
Location bâtiment école de voile	25'000
Location places dériveur (à terre)	22'800
Location râteliers	10'400
Utilisation infrastructures portuaires (grue, places de carénage)	26'800
Places d'amarrage gérées par la Capitainerie	19'400
	<b>215'463</b>

Il faut ajouter à cela les revenus qui seront engendrés par l'exploitation du parking, dont la gestion sera confiée à la Fondation des Parkings. Au stade actuel, il n'est pas possible d'estimer avec précision les recettes de ce parking. Néanmoins, en tenant compte d'une forte fréquentation en été et d'une utilisation moins intense le reste de l'année, le nombre d'heures de stationnement facturées peut être estimé à 1'000 heures par an.

A titre de comparaison, le tarif de P+R des Tuileries est de 1 CHF/h. Si ce tarif est appliqué sur le site du Vengeron (100 places), les recettes annuelles pourraient s'élever à 100'000 CHF/an.

## Conclusion

Le projet d'aménagement du site du Vengeron permet de désencombrer la rade et le quai Marchand des Eaux-Vives. Les solutions retenues ont été conçues conformément au principe selon lequel les entreprises financent et construisent leur outil de travail, le canton coordonnant la réalisation.

Le Règlement d'application de la Loi sur l'occupation des eaux publiques fixe les redevances relatives aux concessions. La valeur foncière inscrite au bilan fixe la rente des DDP prévus.

La somme des revenus générés par le futur site du Vengeron est estimée à environ CHF 215'000 par an.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 28 février 2022

**Grand Conseil***Commission des travaux***Département des infrastructures**

Office cantonal des bâtiments

Mme Carole Gueorguiev,

Directrice générale

**Concerne : Demande de renseignements complémentaires sur le PL 12968 ouvrant un crédit d'investissement de 55'503'000 francs pour l'aménagement du site du Vengeron et octroyant à l'entreprise Cauderay Y. sarl une concession d'occupation des eaux publiques d'une durée de 40 ans**

Madame la directrice générale,

Lors de sa séance du 22 février 2022, la commission des travaux a continué son étude du projet de loi susmentionné.

A cette occasion, la commission s'est demandé quelle procédure permettrait de mieux valoriser le patrimoine de l'Etat. En effet, le prix au mètre carré des futurs droits de superficie semble assez faible, la base légale impose visiblement les valeurs au bilan de l'Etat.

La commission souhaiterait avoir un éclairage sur le sujet afin qu'elle puisse comprendre les bases légales ou réglementaires qui seraient à modifier.

Dès lors, nous suspendons nos travaux avant qu'il soit soumis au vote.

Dans l'attente de votre retour, Madame la directrice générale, nous vous souhaitons bonne réception de la présente, et vous prions de croire à l'assurance de nos considérations distinguées.

Stefano Gorgone  
Secrétaire scientifique de commissions

P.O. Olivier Cerutti  
Président de la commission



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département des infrastructures  
**Office cantonal des bâtiments**

DI - Bâtiment  
Case postale 32  
1211 Genève 8

N/réf. : CGU/sja/bbh

COMMISSION DES TRAVAUX  
DU GRAND CONSEIL  
Monsieur Olivier CERUTTI  
Président  
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2  
Case postale 3970  
1211 Genève 3

Genève, le 16 mars 2022

**Concerne : Votre courrier du 28 février 2002 - Demande de renseignements complémentaires sur le PL 12968 ouvrant un crédit d'investissement de 55'503'000 francs pour l'aménagement du site du Vengeron et octroyant à l'entreprise Cauderay Y. sàrl une concession d'occupation des eaux publiques d'une durée de 40 ans**

Monsieur le Président,  
Cher Monsieur,

Je vous remercie pour votre courrier du 28 février 2022 qui a retenu toute mon attention. Après vérifications auprès de la direction concernée, nous sommes en mesure de vous apporter les éléments de réponse suivants.

En premier lieu, il convient de préciser que la détermination d'une rente équitable se fonde sur l'objectif de concilier de manière optimale les intérêts des parties.

Ainsi, le montant d'une rente ne dépend pas exclusivement d'une valeur de terrain au bilan, mais il tient également compte de considérations relatives aux spécificités des biens et de leurs bénéficiaires.

Concernant le site du Vengeron, étant donné les changements d'affectation dus à la modification des limites de zone (L 12969, MZ Vengeron votée le 25 février 2022), la valeur du terrain pour la partie attribuée à la zone artisanale et industrielle est estimée à 273 francs/m<sup>2</sup> par analogie avec des valeurs appliquées par la FTI. Dès lors, la valeur du terrain au bilan sera adaptée.

Cette nouvelle valeur au bilan permet d'éviter une potentielle situation de surévaluation des actifs de l'Etat de Genève. Elle ne constitue quoi qu'il en soit qu'une base de référence minimale dans le contexte de l'évaluation de rentes de superficie.

La pratique administrative applicable à la zone ordinaire prévoit que, pour des surfaces administratives et commerciales comme pour des terrains industriels, la rente peut être fixée en fonction des prix du marché.

Cependant, dans la situation qui nous intéresse, il n'existe pas, à proprement parler, un marché pour le type d'objets concernés. La spécificité des biens, comme le contexte, conduisent à appréhender cette notion de manière différente. Ainsi, la fixation de la rente reposera sur une analyse visant à établir son incidence sur le bénéfice prévisionnel des futurs superficiaires. L'objectif sera alors de déterminer un niveau de rente supportable qui n'altère pas leur capacité d'investissement dans les projets de construction importants prévus sur le site.

Dans la recherche de cet équilibre entre revenus de l'Etat et soutenabilité de l'effort financier des superficiaires, il convient de calibrer l'étendue des analyses en fonction des caractéristiques des investisseurs et de l'enjeu en termes de rentes (proportionnalité des moyens).

Enfin, l'office cantonal des bâtiments (OCBA) précise qu'il apporte son soutien à l'office cantonal du logement et de la planification foncière (OCLPF) et à l'office cantonal de l'eau (OCEau) dans la mise en œuvre des principes susmentionnés.

En restant à disposition pour toutes autres questions, veuillez croire, Monsieur le Président, cher Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.



Carole GUEORGUIEV  
Directrice générale

avocats  
au barreau  
de Genève

fontanet et associés  
25, grand-rue  
case postale  
ch 1211 Genève 3  
t +41 (0)22.818 09 09  
f +41 (0)22.818 09 00  
www.fontanet.ch  
info@fontanet.ch

fontanet **et associés**



Secrétariat général du Grand Conseil  
Commission des travaux  
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2  
1204 Genève

A l'attention de  
Monsieur Olivier Cerutti, Président

Genève, le 14 octobre 2021

**Concerne : Transfert du chantier naval des Eaux-Vives au Vengeron PL12968 - Swissboat Joël Charrière**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Députés,

Je suis consulté par Monsieur Joël Charrière dans le cadre du transfert du chantier naval des Eaux-Vives au Vengeron, avec élection de domicile en mon Etude.

Le projet de loi (PL12968) ouvrant un crédit d'investissement de CHF 55'503'000 pour l'aménagement du site du Vengeron et octroyant à l'entreprise Cauderay Y. sarl une concession d'occupation des eaux publiques d'une durée de 40 ans, déposé par le Conseil d'Etat le 28 avril 2021 a été renvoyé auprès de votre Commission.

Pour rappel, Monsieur Joël Charrière est Directeur général de la société Mouettes genevoises SA laquelle dispose avec l'Etat, d'un contrat de prestations dans le cadre d'Unireso. Il exploite également sous la raison sociale Swissboat Joël Charrière, des bateaux de tourisme et exploite sur le quai marchand des Eaux-Vives un chantier naval. A cet effet, il a été mis au bénéfice le 21 décembre 2007 d'une permission d'occupation provisoire du domaine public. Cette permission du 21 décembre 2007 faisait suite à un arrêté du 3 août 1992, visant le même objet et accordé à feu Monsieur Roland Charrière.

Dans le cadre de ce projet de loi, l'Etat envisage d'installer ledit chantier naval avec d'autres installations au Vengeron.

**t guy fontanet** fondateur  
ancien président  
du conseil d'état

**bénédict fontanet**  
**prof. dr nicolas jeandin**  
professeur à la faculté  
de droit Genève

**robert henster**  
ancien chancelier  
de la République  
et canton de Genève

**olivier péclard**  
avocat admis  
au barreau de New-York  
lim duke university

**serge benusiglio**  
solicitor England and Wales  
llb London

**christian d'orlando**  
llm London

**philippe von bredow**  
**frédéric hensler**  
juge assesseur  
à la chambre de surveillance  
de la cour de justice

**stéphanie fontanet**  
llm tax  
llm alder

**christine fontanet**  
**méline deukmedjian**  
llm New-York

**martin staub**  
conseiller administratif  
de la commune de Vernier

**julien herlemont**  
avocat au barreau d'Annecy

**alisa rametier-lequ**  
**marie-hélène jeandin**  
**adrien borel**  
**olivier toinet**  
ami tuo

**yoann auer** (st)  
**alexandra ranseler** (st)  
**fatima monn** (st)  
**tiffany sutler** (st)  
**camille krauer** (st)

et

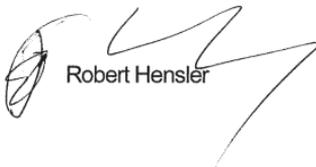
Aujourd'hui les entreprises lacustres concernées par cette délocalisation disposent de permis d'usage du domaine public, renouvelable d'année en année. Au Vengeron, l'Etat envisage d'octroyer un droit de superficie distinct et permanent, à charge pour les entreprises concernées de bâtir à leurs propres frais sur ledit droit les infrastructures utiles.

Si les aspects physique et logistique de ce projet peuvent être parfaitement compris par mon mandant, l'obligation de construire et financer par ce dernier le bâtiment, à sa charge, n'est pas réaliste. En effet, selon les estimations de l'architecte de l'Etat, cette construction coûterait au minimum CHF 3'500'000.- à Monsieur Joël Charrière, montant dont il ne dispose pas et qu'il ne peut même pas emprunter. Or aujourd'hui, Monsieur Joël Charrière dispose d'un chantier naval parfaitement entretenu, qui répond aux besoins de la population lacustre et notamment à l'entretien courant des Mouettes genevoises, et de nombreuses embarcations publiques et privées dont celle de la Police du lac.

Si la volonté de l'Etat d'assurer un relogement du chantier naval des Eaux-Vives correspond à ses obligations, l'Etat ne peut à l'évidence pas s'attendre à ce que des particuliers puissent investir plus de CHF 3'500'000.- dans un nouveau bâtiment alors que le chantier naval actuel est en parfait état.

Au vu de ce qui précède, je sollicite au nom de mon mandant de pouvoir être auditionné lorsque vous étudierez le projet de loi précité avec le Président de la société des Mouettes genevoises SA Monsieur Antoine Böhler.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'assurance de ma respectueuse considération.



Robert Hensler

RH210411.02037856



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département du territoire  
**Le Secrétaire général**



COPIE

DT - SG  
Case postale 3880  
1211 Genève 3

Me Robert HENSLER, avocat  
Fontanet et associés  
Grand-Rue 25  
Case postale  
1211 Genève 3

N<sup>réf.</sup> : ChG/GMU/FPI/mfe  
512302-2021

Genève, le 31 janvier 2022

**Concerne : Swissboat – Joël Charrière – futur chantier naval du Vengeron**

Maître,

Je donne suite à votre courrier du 14 octobre 2021 au sujet du futur chantier naval du Vengeron ainsi qu'à notre entretien en présence de votre client – qui a eu lieu le 17 janvier dernier. J'ai également pris bonne note de l'élection de domicile en votre étude de Monsieur Joël Charrière.

Pour rappel, l'un des objectifs du projet d'aménagement du site du Vengeron mené par le Département du territoire est de désencombrer la rade et le quai Marchand des Eaux-Vives, conformément à la volonté du Conseil d'Etat. Ainsi, le projet de loi n°12968 permet de finaliser la réorganisation de la rive gauche de la Petite Rade, initiée par la réalisation du port et de la plage des Eaux-Vives (PPEV).

Actuellement, via son entreprise individuelle Swissboat, Monsieur Joël Charrière dispose d'un droit d'usage précaire du domaine public sur l'emplacement du chantier naval du quai Marchand des Eaux-Vives, droit accordé à des conditions financières particulièrement favorables. Ce droit n'est cependant pas absolu, la permission pouvant être dénoncée chaque année.

Aujourd'hui, ce chantier naval est chargé par les Mouettes Genevoises d'effectuer les prestations d'entretien sur sa flotte. C'est à ce titre que, dans son jugement du 12 mai 2009, le Tribunal administratif a constaté qu'en raison de la mission de service public des lignes des Mouettes Genevoises, les autorités ne pouvaient pas forcer la fermeture du chantier naval sans qu'une autre solution d'entretien adaptée n'existe.

Aussi, la possibilité de mettre un terme à la permission d'usage accru du domaine public sur le quai Marchand des Eaux-Vives, octroyée à Swissboat, ne dépend pas d'un relogement du chantier naval actuel mais de l'assurance que les Mouettes Genevoises disposent d'une solution adéquate pour l'entretien de leur flotte. Le futur chantier naval du Vengeron offre une solution adéquate pour cet entretien.

En effet, il est prévu que le chantier naval qui sera construit au Vengeron serve prioritairement à l'entretien de la flotte des Mouettes Genevoises, par Swissboat ou une autre entité. Ainsi, tous les équipements ont été dimensionnés et planifiés pour répondre aux besoins liés à l'entretien de la flotte des Mouettes Genevoises, dont les nouvelles embarcations à propulsion électro-solaire, mais il sera également possible d'y entretenir d'autres bateaux.

Afin de définir les besoins et les exigences auxquelles le nouveau chantier naval devait répondre, de nombreuses séances entre les mandataires et Monsieur Joël Charrière ont eu lieu dans le cadre du développement du projet.

Dès lors, plusieurs solutions ont été étudiées avec la volonté de privilégier le scénario dans lequel l'exploitant du chantier naval financerait et construirait le chantier naval sur un droit de superficie distinct et permanent (DDP), dont il serait le bénéficiaire pour une durée comprise entre 40 et 50 ans. Cette solution est conforme au principe de développement du projet de port du Vengeron, soit que les entreprises (Implenia, Rampini, Perret, Cauderay) financent et construisent leur outil de travail, le canton coordonnant la réalisation.

A l'issue de la dernière séance avec Monsieur Joël Charrière en février 2021, il a été convenu que la prochaine rencontre serait programmée à sa convenance au printemps/été 2021, afin de laisser à M. Charrière le temps d'évaluer la situation et d'établir un plan financier en vue du déplacement du chantier naval des Eaux-Vives au Vengeron.

Malheureusement, ce n'est qu'avec votre courrier que sa position concernant le financement de ce chantier naval nous est parvenue et sa prise de position a pu être expliquée lors de notre entretien du 17 écoulé.

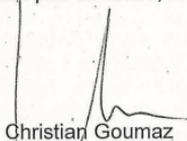
Je relève que l'Etat reste disposé à proposer en priorité à votre mandant un emplacement au Vengeron pour une durée de 40 à 50 ans afin de poursuivre son activité de chantier naval des Mouettes Genevoises. Il s'agit à l'évidence d'un élément positif à valoriser dans le plan financier de Swissboat.

En revanche, l'Etat ne peut pas apporter un soutien financier à une entreprise au détriment des autres entreprises lacustres situées sur le même site et créer ainsi une distorsion de concurrence. Il en résulte que si votre mandant ne peut financer la relocalisation de son entreprise au Vengeron, l'emplacement prévu et ses aménagements seront alors mis en concurrence par l'Office cantonal de l'eau selon un appel d'offres public.

Au vu de ces éléments et de notre échange du 17 janvier dernier, je vous prie de bien vouloir me communiquer la prise de position définitive de votre mandant afin de savoir si l'emplacement doit continuer à être réservé pour Swissboat.

Une copie de la présente est transmise, pour information, à la Commission des travaux, à qui vous avez adressé la même demande formulée dans votre courrier du 14 octobre 2021.

En vous remerciant de l'intérêt porté à la présente, je vous prie de croire, Maître, à l'expression de ma parfaite considération.



Christian Goumaz

*Date de dépôt : 27 avril 2022*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Rémy Pagani**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le présent rapport de minorité concerne les conditions de déplacement au Vengeron de tous les engins et bateaux hétéroclites qui se trouve sur les quais en aval du Jet d'eau. Rappelons que le double objectif de ce projet d'investissement est d'une part de donner des conditions acceptables aux entreprises lacustres et d'autre part de libérer la vue sur une scène exceptionnelle qu'est la petite rade en aval du Jet d'Eau.

Pourtant, au vu de la réponse du Département relatif au déplacement réel des entreprises, quelques doutes subsistent quant à la réalisation de ce projet essentiel notamment pour la mise en valeur du panorama de la petite rade. Sans parler de l'impact qu'aurait la future et hypothétique traversée du lac. En effet la proximité avec la future route d'accès de cette traversée éventuelle rendra extrêmement problématiques le délassement et la baignade en contre bas tels que les plans le révèlent.

Tout en étant favorable au projet, ce rapport de minorité a pour but d'inviter dès à présent le Conseil d'Etat à résilier tous les baux sur les quais en aval du Jet d'eau en prenant les mesures nécessaires, cas échéant en les renouvelant d'année en année jusqu'à la mise en location du site du Vengeron. En effet, si le présent projet de loi est voté la collectivité va investir une somme considérable, avec toutes les difficultés qui entourent ce projet (taille importante de l'île, future traversée du lac, etc.). Il est donc très important au préalable d'avoir l'assurance que le bord du lac soit totalement désencombré des objets hétérogènes qui l'occupent. En effet, les personnes qui bénéficient de rentes de situation privilégiée et qui ne veulent pas les céder ne devraient plus avoir les moyens de s'y opposer comme ils l'ont fait par le passé. Avant le vote de cet investissement considérable les autorités devraient garantir que l'ensemble des personnes qui utilisent et abusent de ces rentes de situation au bord du lac vont réellement être déplacées.

Interrogées à ce sujet lors de son audition le directeur du service de renaturation des cours d'eau, M. Wisard répond que notamment Swissboat ne leur a pas répondu suite à leur dernier courrier. Pour lui "il y a des chances que Swissboat n'aille pas au Vengeron."

Il faut souligner ici que la location des édicules hétéroclites sur le quai bas des Eaux-Vives est en mains du canton. Swissboat par exemple a un hangar qui se trouve sur le quai bas. Historiquement l'Etat de Genève a tenté sans succès de rompre certains baux sur le quai bas ce qui laisse présager des procédures longues et couteuses qui devraient être anticipées dès maintenant.

Dès lors un député s'interroge et demande si, quand l'appel d'offres sera lancé pour l'occupation du site du Vengeron, les autorités vont se tenir au montant prévu pour le droit de superficie ou s'il sera demandé aux candidats de faire des propositions. Pour lui ces entreprises vont vivre d'elles-mêmes économiquement ; il n'y a donc pas forcément besoin de fixer un droit de superficie en fonction du prix de 273 F/m<sup>2</sup>. Il poursuit en indiquant que les prix du marché au bord du lac sont bien différents. Il lui semble qu'il y aura un intérêt pour des structures commerciales de leur laisser faire des offres et d'en choisir une en fonction de ce qu'elles ont l'intention de faire et de la partie économique.

On le voit bien les difficultés financière et politique qui vont jalonner cette grande migration vont s'accumuler tout au long de la mise en place du projet. On pourrait imaginer que la puissance de l'Etat fera céder les derniers récalcitrants qui bénéficie de bureau et d'ateliers au bord du lac à des prix défiant toute concurrence et depuis de très nombreuses années alors que d'autre exerçant la même activité sont contraint de payer au prix fort.

Au bénéfice des explications précédentes, le rapporteur de minorité espère que le Conseil d'Etat fournira l'ensemble des garanties nécessaire à la réalisation effective de ce projet lors des débats en plénière du Grand Conseil pour qu'ainsi les investissements concédés par la collectivité ne s'échouent pas sur la grève du Vengeron comme un poisson mort.