



Signataire : Michael Andersen

Date de dépôt : 30 mai 2024

Question écrite urgente

Une « Voie Bleue » bien obscure

En marge de l'installation d'un gros acteur du marché bancaire privé (ci-après : la banque) sur le territoire de la commune de Bellevue, ce dernier a initié, avec la commune de Bellevue et de Collonge-Bellerive, un projet de traversée lacustre entre Bellevue et la rive gauche, afin de permettre à ses employés de rejoindre facilement l'autre rive du lac Léman.

Le projet a avancé sous la conduite d'une employée de la banque et d'un associé de la banque, suivant également le dossier. Ils ont rencontré tous les exécutifs des communes de la rive droite et gauche. Une personne de la CGN a suivi le projet pour le compte de cette dernière ; elle a depuis lors été remplacée.

Du côté de la rive gauche, trois options ont été identifiées pour héberger le débarcadère : le port de Bellerive (commune de Collonge-Bellerive), le port de Corsier et enfin le port de la Belotte (commune de Cologny).

Le choix s'est opéré, sans consultation – ni des conseils municipaux, ni de la population ou encore des associations représentatives des habitants –, pour Corsier, petite commune de la rive gauche. Pourtant, la commune de Cologny avait fait connaître son intérêt – toujours actuel – à accueillir, dans le cadre du port de la Belotte ou de la Tour carrée – qui est utilement desservi en transports publics et facilement accessible par tous les moyens de transports. Celle-ci étant toutefois au même moment en litige avec le canton dans le cadre des aménagements nécessaires à d'importants travaux sous-lacustres, sa volonté n'a pas été prise en compte.

La population n'a, de fait, pas été informée de ce projet, ni plus des partenariats ainsi noués entre des acteurs privés et publics. En particulier, les

habitants de la commune de Corsier n'ont découvert son existence qu'en lisant la Tribune de Genève en mars 2021¹.

Une agence de communication a été engagée par les initiants du projet (on ignore qui la paie à ce jour). S'en est suivie une séance publique lors de laquelle une opposition forte s'est exprimée². Une association « Sauvons la Baie de Corsier » s'est également constituée³.

Cette association s'est battue pour obtenir des informations sur la genèse et les modalités de conduite du projet ; après avoir saisi le Préposé cantonal à la protection des données à plusieurs reprises, elle a pu obtenir certaines informations des communes, mais cela demeure largement lacunaire.

En juin 2022, une « convention de financement » a été conclue entre douze communes genevoises, la banque et la CGN. Tout déficit serait assumé à 80% par la collectivité. Aucun appel d'offres n'a été publié avant la conclusion de cet accord (cf. art. 2, 5 et 9 LMI), en violation du droit fédéral. Aucun autre acteur n'a ainsi été invité à participer. La commune de Corsier, quant à elle, est partie prenante au projet, même si en l'état elle n'a pas formellement adhéré à la convention, dans l'idée probablement de s'éviter tout débat interne.

Au-delà de la conduite du projet, qui voit un acteur privé diriger des acteurs publics sans qu'aucun cadre de collaboration n'ait été défini en conformité avec les règles du droit public – et à l'insu de la population et des riverains –, il ressort d'une analyse objective que le choix du port de Corsier n'est pas défendable. Une étude éditée en novembre 2011 par l'Office fédéral des transports (ci-après : étude OFT)⁴ ainsi qu'une étude des flux induits par le projet éditée en avril 2023 par le cabinet Emch+Berger (ci-après : étude Emch+Berger)⁵ permet de le démontrer.

a) Le trajet Bellevue-Belotte consomme moitié moins d'énergie que le trajet vers Corsier, qui implique au demeurant d'aller à une vitesse de 43 (vs 34) km/h (étude OFT, p. 32 ss et p. 40 : « augmentation de la

¹ <https://www.tdg.ch/geneve-aura-une-nouvelle-traversee-du-lac-en-2024-738451906472>

² <https://www.tdg.ch/la-navette-lacustre-divise-les-habitants-de-corsier-780212160897>

³ <https://www.tdg.ch/a-corsier-la-resistance-contre-la-voie-bleue-sorganise-894272862809>

⁴ « Projet 207 – bateau zéro émission sur le Léman », <https://www.bav.admin.ch > Themen > Umwelt>

⁵ <https://vu.fr/VanVa>

consommation de 100% »). Cela a pour effet que le coût induit augmente également sensiblement (étude OFT, p. 38).

- b) Des bateaux électriques (« foil ») non polluants existent sur le marché, un concurrent déjà actif à Genève sur le lac Léman semble en mesure de les proposer ; or, il n'a été invité à candidater, et n'a pas pu spontanément le faire, faute de tout appel d'offres.
- c) Le port de Corsier n'est pas facilement accessible. Il se trouve au bas d'une pente de 400 m d'un dénivelé moyen de 6,3% séparant le port de la route d'Hermance, seule desservie par les transports publics (étude Emch+Berger, p. 7). Outre sa pente forte, le chemin piéton est parsemé de chicanes, de sorte que l'accès est rendu difficile si ce n'est en réalité impossible aux personnes en situation de handicap. Il est ainsi contraire à la LHand. Les associations représentatives des handicapés et personnes âgées sont d'ailleurs opposées au projet.
- d) Le projet va mener à un accroissement de la circulation que le port de Corsier ne peut pas absorber convenablement (étude Emch+Berger, p. 10 s.) et est contraire à la LPE et à ses ordonnances.
- e) Il est affirmé que le port de Corsier n'aurait besoin d'aucun aménagement complémentaire ; or, l'étude OFT démontre la nécessité de construire une « digue de protection », avec un coût estimé à en tout cas 2 millions de francs, tout comme le quai de Corsier doit être totalement repensé, car inapte à l'accueil d'un tel projet.
- f) Le port de Corsier contient un site palafittique d'importance historique établie⁶, et classé au Patrimoine mondial de l'Unesco.

Aux dernières nouvelles, la CGN a annoncé vouloir faire trois ans de tests⁷ et devrait en faire l'annonce lundi prochain à la presse. Aucune étude d'impact n'a été menée, que ce soit sous l'angle des immissions pour les riverains, la protection de l'environnement ou la protection du site classé.

Au regard de cet exposé, les questions suivantes sont posées :

- ***Quels sont le rôle et le niveau de participation du canton dans ce projet ? Depuis quand est-il informé de son existence ? Quelles forces de travail cantonales lui sont-elles consacrées ?***

⁶ <https://palafittes.org/fundstelle-fr.html?sid=350>

⁷ <https://www.tdg.ch/la-liaison-lacustre-voie-bleue-avance-malgre-des-vents-contraires-880228626506>

- *Qui rémunère l'agence de communication gérant activement la promotion dudit projet ?*
- *Le canton a-t-il participé à l'établissement de la convention de financement précitée ?*
- *Pourquoi aucun appel d'offres n'a-t-il été conduit en marge de la conclusion de cette convention, qui acte une collaboration particulièrement renforcée entre deux personnes morales de droit privé (leur donnant de nombreux avantages, leur permettant de se prononcer sur la tarification et les horaires, notamment) et douze communes genevoises ?*
- *Le service des affaires communales a-t-il examiné la légalité de cette convention – signée par douze communes sans délibération des conseils municipaux concernés, ce qui frustre la population d'un possible droit de référendum –, que ce soit à l'aune de la LMI ou de la LAC, singulièrement des art. 2 al. 7 LMI et 30 al. 1 let. h LAC ?*
- *Comment le canton, propriétaire du débarcadère de Corsier sauf erreur, gère-t-il le droit d'accès à ce dernier ? Quelles mesures sont-elles prises pour assurer un accès équitable, et conforme à la LHand en particulier ?*
- *Alors que la convention de financement a été conclue sur la base de 2300 passagers par jour, on évoque désormais uniquement un total de 75 à 125 par journée, sur 10 rotations, avec un bateau fait pour 200 passagers (ou 100 et des vélos). Quels sont les vrais chiffres ?*