



Date de dépôt : 19 juin 2024

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Michael Andersen : Une « Voie Bleue » bien obscure**

En date du 31 mai 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

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.

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>

- 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 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.

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

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

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 ?*
- *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 ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

- **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 ?**

Le canton est au courant depuis le début d'année 2019 des volontés de certaines communes et de certains partenaires privés de s'engager dans un partenariat public-privé pour créer une ligne publique traversant le lac. Il a dès le départ signifié qu'il ne souhaitait pas financer cette expérimentation, ayant d'autres projets de développement de lignes de transport public majeures à financer ces prochaines années. Même s'il n'est pas partenaire du projet, il y est toutefois associé depuis son lancement, étant propriétaire des débarcadères qui seront utilisés pour cette ligne. En outre, les services de l'office cantonal des transports (OCT) et de l'office cantonal de l'eau (OCEau) et les secrétariats généraux du département de la santé et des mobilités (DSM) et du département du territoire (DT) se sont montrés facilitateurs de la démarche. Ils ont apporté le soutien politique et opérationnel nécessaires à l'expérimentation de la voie bleue, sachant que cette dernière répond à une réelle attente de mobilité pendulaire entre la rive gauche et la rive droite du lac. Ainsi, 2 ingénieurs à l'OCT et l'OCEau, 1 directeur de l'OCT et 2 secrétaires généraux adjoints des départements précités ont participé au comité de pilotage de ce projet et ont suivi avec attention son évolution, sur les aspects tant techniques ou fonciers qu'environnementaux. Par ailleurs, divers services de l'Etat, notamment l'office cantonal de l'environnement (OCEV), l'office du patrimoine et des sites (OPS) ainsi que le service du domaine public lacustre et de la capitainerie (au sein de l'OCEau) ont également été sollicités tout au long de la démarche. Depuis le début des réflexions, le canton s'est toujours engagé à assurer le bon déroulement de ce projet ainsi que le respect des normes et lois en vigueur.

- **Qui rémunère l'agence de communication gérant activement la promotion dudit projet ?**

Le canton n'étant pas un partenaire du projet, il n'est par conséquent pas en mesure de répondre à la question de savoir qui rémunère l'agence de communication concernée.

- **Le canton a-t-il participé à l'établissement de la convention de financement précitée ?**

Le canton n'a pas participé à l'élaboration de la convention de financement.

- **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 ?**

Les dispositions du règlement sur la passation des marchés publics, du 17 décembre 2007 (RMP; rs/GE L 6 05.01), ne s'appliquent pas concernant cette convention pour 2 raisons :

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

- **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 frustré 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 ?**

L'activité du service des affaires communales (SAFCO) consiste essentiellement au contrôle de la légalité des délibérations votées par les conseils municipaux. Sur demande, il peut conseiller et accompagner les administrations communales quant au respect de l'application de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984 (LAC; rs/GE B 6 05), et du règlement d'application de la loi sur l'administration des communes, du 26 avril 2017 (RAC; rs/GE B 6 05.01).

Sur ce point, il n'a donc pas formellement examiné la légalité de la convention, celle-ci n'étant pas consacrée par une ou plusieurs délibérations adoptées par un ou plusieurs conseils municipaux. Le SAFCO a été sollicité pour accompagner les administrations communales par rapport aux dispositions de la LAC.

Dans ce contexte, il est par ailleurs important de relever 2 points. D'une part, l'article 2, alinéa 7, de la loi fédérale sur le marché intérieur du 6 octobre 1995 (LMI; RS 943.02), porte sur la « transmission de l'exploitation d'un monopole cantonal ou communal ». Cette disposition n'est en rien pertinente dans le cas d'espèce, dans la mesure où les communes n'ont pas le « monopole du transport public ». D'autre part, au regard de la LAC, les exécutifs communaux sont en droit de signer la convention de financement. Selon la forme que prendra celle-ci, les conseils municipaux des communes partenaires devront probablement être consultés. Ensuite, l'une des étapes du projet est en effet l'inscription du financement dans les budgets communaux 2025.

– **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 ?**

L'usage des débarcadères est destiné exclusivement aux entreprises de navigation qui sont au bénéfice d'une concession de navigation fédérale. Sous réserve de cohérence structurelle et dimensionnelle entre les débarcadères et les bateaux qui y accostent, les débarcadères peuvent être mutualisés et utilisés par différentes compagnies. Les compagnies doivent s'entendre sur les horaires d'accostage et obtenir la validation de l'Office fédéral des transports (OFT) du concept de mutualisation.

En dehors des réflexions en cours pour la mise aux normes de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 13 décembre 2002 (LHand; RS 151.3), des débarcadères des Mouettes genevoises SA (lignes M1, M2, M3 et M4), chaque compagnie de navigation a la charge d'assurer un accès équitable à sa flotte, conformément à la LHand, en mettant en place des passerelles d'embarquement et un accompagnement de leur personnel navigant.

– **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 ?**

En ce qui concerne le nombre potentiel de passagers par jour de la voie bleue, les premiers travaux du bureau mandaté par la CGN avaient en effet montré qu'un potentiel de demande de l'ordre de 1 700 à 3 000 personnes existait pour cette liaison. Néanmoins, ce qui avait été apparemment mal explicité à l'époque est que ce potentiel représentait tous les déplacements

concernés par une telle liaison rive droite-rive gauche. En fonction de son attractivité, l'offre de la voie bleue ne captera dès lors qu'une part de ce marché global, les autres parts continuant à être assurées en voiture ou en transports publics via Genève (grâce notamment à l'usage du Léman Express), comme cela est le cas aujourd'hui.

Cette première étude a ensuite été affinée en prenant en compte les divers paramètres « dimensionnants », tels que les correspondances que cette liaison impose, le tarif du service direct national (hors Unireso) qui y sera appliqué, l'absence d'offre durant les week-end et les jours fériés, les horaires non continus durant la journée, l'accessibilité des débarcadères, etc.

Ainsi, selon les différentes estimations récoltées, la voie bleue, telle que calibrée aujourd'hui, pourrait concerner entre 150 et 350 déplacements par jour (soit entre 75 et 175 personnes effectuant un aller-retour quotidiennement). Ces chiffres ne sont que des ordres de grandeurs théoriques à considérer avec précaution, car ils sont issus d'hypothèses dépendants de beaucoup de facteurs.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :

Nathalie FONTANET