



Date de dépôt : 18 juin 2025

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Michael Andersen : Voie Bleue –** **Suite de la QUE 2085**

En date du 23 mai 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

La présente fait suite à la réponse du Conseil d'Etat du 19 juin 2024 à la QUE 2085.

Depuis cette réponse, il semble que le projet de la Voie Bleue opéré par l'entreprise CGN SA n'ait pas évolué de manière concrète.

La situation, elle, a toutefois connu plusieurs évolutions, soit notamment les suivantes :

- Sans que le projet soit modifié, ses coûts ont été revus à la hausse par la CGN. Un addendum à la convention de financement a ainsi été conclu fin juin 2024. La garantie de déficit annuelle supportée majoritairement par les communes se monte désormais à 1 250 000 francs.*
- La CGN a confirmé son projet de mener une phase test de trois années entre les ports de Corsier et de Bellevue au moyen d'une vedette pouvant emmener 200 passagers et 40 cycles fonctionnant au diesel. La fréquence de cette liaison est maintenue à 10 allers-retours par jour, aux horaires de bureau, du lundi au vendredi.*
- M. Pierre Corboud, archéologue et préhistorien, docteur en archéologie préhistorique de l'Université de Genève, ancien collaborateur scientifique à l'Université de Genève, spécialiste de l'étude des sites palafittiques de l'arc alpin, a fortement pris position par-devant les autorités communales, cantonales et fédérales contre l'usage du débarcadère de Corsier pour la ligne de la CGN. Selon ses analyses, le*

projet tel que conçu est potentiellement fortement délétère puisqu'il ne tient pas compte des conditions minimales pour garantir la protection du site archéologique s'y trouvant.

Pour rappel, un ensemble de 111 sites palafittiques parmi les mieux conservés et les plus représentatifs ont été sélectionnés dans les six pays entourant l'arc alpin pour être inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO en tant qu'ensemble. L'ensemble correspond à un objet sériel, c'est-à-dire que chaque élément de la série représente un bien qui ne peut pas être soustrait de l'ensemble. Il en découle que si un seul des 111 sites était menacé, l'inscription de la série entière serait retirée par l'UNESCO.

Toujours selon Pierre Corboud, le site archéologique de Corsier-Port est le site le plus emblématique du Léman.

- *Plusieurs projets concurrents au projet de la Voie Bleue ont très concrètement émergé.*

Il en va notamment ainsi du projet LakeExpress ayant fait l'objet d'un dépôt de demande de concession auprès de l'Office fédéral des transports et proposant une liaison lacustre entre la rive gauche (depuis Tour carrée ou le Port-Noir) et la rive droite (Bellevue ou Le Vengeron) au moyen de navettes électriques sur hydrofoils.

Il en va également ainsi des Mouettes genevoises SA qui ont fait savoir dans les médias que la société était d'ores et déjà prête à opérer depuis Port Gitana à Bellevue vers un port de la rive gauche, probablement Tour carrée, la société ayant d'ores et déjà une concession fédérale et étant intégrée à UNIRESO afin d'assurer une cohérence dans la mobilité cantonale.

- *La population de Corsier est majoritairement opposée au projet en question. De fait, les candidats ayant fait campagne contre le projet de la Voie Bleue ont été plébiscités aux dernières élections communales, prenant aujourd'hui la majorité tant du Conseil municipal que de celle du Conseil administratif.*

De même, certaines réponses données le 19 juin 2024 par le Conseil d'Etat ne satisfont pas.

Il en va notamment ainsi des suivantes :

- *A la question de savoir pourquoi aucun appel d'offres n'a été conduit en marge de la conclusion de la convention de financement, le Conseil d'Etat a répondu que « les dispositions du règlement sur la passation des marchés publics, du 17 décembre 2007 (RMP ; rs/GE L 6 02.01), 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 ».*

Cette réponse ne peut satisfaire. C'est d'une part parce que la CGN poursuit un but commercial et que son activité est organisée comme l'est celle d'un agent économique privé de sorte qu'elle ne peut être considérée comme un pouvoir adjudicateur (cf. ATF 147 II 264 consid. 4.2 à 4.4 ; ATF 142 II 369 consid. 3.2) mais bel et bien comme ce qu'elle est, soit une société anonyme poursuivant un but commercial au sens de l'art. 2 RMP. D'autre part, un partenariat public-privé ne dispense pas les collectivités publiques de respecter les règles des marchés publics lors de la sélection du partenaire privé. Tel est notamment le cas lorsque le partenaire privé fournit des prestations à une collectivité publique contre rémunération, notamment pour des projets d'utilité publique¹.

- *A la question de savoir quelles mesures sont prises pour assurer un accès équitable et conforme à la LHand en particulier, le Conseil d'Etat a fourni la réponse suivante :*

« 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 12 décembre 2022 (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. ».

¹ Cf. not. : ZUFFEREY Jean-Baptiste, le droit des « PPP » : état des lieux, p. 267

Cette réponse ne satisfait pas puisqu'elle ne répond qu'à la question de savoir comment les personnes à mobilité réduite pourront passer de la terre ferme au bateau sans toutefois aborder la question de savoir comment elles pourront accéder au débarcadère lui-même.

De fait, l'accès au débarcadère avec les transports publics est difficile. Il implique 5 minutes de marche, dont plus de 400 m sur une pente présentant un dénivelé moyen de 6,3%. Outre sa pente forte, le chemin piéton est parsemé de chicanes de sorte que l'accès est rendu excessivement difficile, si ce n'est en réalité impossible aux personnes à mobilité réduite.

Finally, il convient de revenir sur les quelques éléments suivants : le projet de la Voie Bleue prévoit une phase test de trois ans avec un navire au diesel d'une capacité d'accueil de 200 personnes et 40 cycles et ainsi d'un tirant d'eau particulièrement important ; l'archéologue cantonal aurait exigé que le bateau de la CGN exécute une manœuvre de rebroussement afin de ne pas passer sur le site palafittique ; cette manœuvre n'est toutefois pas possible en cas de vent, en particulier par vent du nord-est (la bise), cas échéant le navire devra soit annuler sa course soit passer au-dessus du site palafittique ; selon les porteurs du projet, le navire circulera à l'ouverture et à la fermeture des bureaux et uniquement en semaine ; selon la réponse du Conseil d'Etat du 19 juin 2024 et les estimations du bureau 6t, mandaté en 2023 par la direction de la CGN, l'affluence peut être estimée entre 150 et 350 déplacements par jour, ce qui représente pour 10 allers-retours quotidiens une moyenne de 12,5 passagers par trajet.

Vu ce qui précède, les questions suivantes s'imposent :

- 1. Dans le cadre du projet de la Voie Bleue, le Conseil d'Etat a-t-il connaissance des mesures concrètes qui seraient prises pour que les personnes, notamment à mobilité réduite, puissent concrètement accéder au débarcadère et ainsi utiliser le service public, en particulier depuis les transports publics les plus proches ? Sinon, compte-t-il en prendre connaissance et nous revenir sur ce point ?*
- 2. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance de la position officielle du nouveau Conseil municipal ainsi que du nouveau Conseil administratif de la commune de Corsier sur le projet de la Voie Bleue ? Et, sinon, compte-t-il s'en enquérir ?*

3. *Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance d'une étude indépendante qui aurait été menée sur les conséquences pour le site palafittique de l'utilisation durant trois années du navire envisagé par la CGN ? Si oui, pourrait-il nous faire part des conclusions ? Sinon, les Autorités entendent-elles en demander une et à quelle échéance ?*
4. *La phase test de trois années pourrait-elle être considérée par l'UNESCO comme une mise en danger du site palafittique ? A partir de quel degré d'endommagement ou de mise en danger l'inscription serait-elle impactée ? Le Conseil d'Etat ou les porteurs du projet se sont-ils informés de cela auprès de l'UNESCO ?*
5. *Le Conseil d'Etat a-t-il une vision comparative des avantages écologiques et économiques du projet souhaité par la CGN et la Banque sur les lignes prévues par LakeExpress et du projet des Mouettes genevoises ?*
6. *Le Conseil d'Etat a-t-il une idée des avantages à utiliser le débarcadère de Corsier en lieu et place de Tour carrée dans la mesure où la population corsesoise est opposée au projet, ce qui n'est pas le cas à Coligny, dans la mesure notamment où les transports publics sont plus importants et mieux desservis à Coligny qu'aux alentours de débarcadère de Corsier ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1. Dans le cadre du projet de la Voie bleue, le Conseil d'Etat a-t-il connaissance des mesures concrètes qui seraient prises pour que les personnes, notamment à mobilité réduite, puissent concrètement accéder au débarcadère et ainsi utiliser le service public, en particulier depuis les transports publics les plus proches ? Sinon, compte-t-il en prendre connaissance et nous revenir sur ce point ?

A ce jour, le Conseil d'Etat n'a pas connaissance de mesures concrètes spécifiques visant à garantir l'accessibilité du débarcadère aux personnes à mobilité réduite.

Il convient de rappeler que, conformément à la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 13 décembre 2002 (LHand; RS 151.3), il appartient au canton d'assurer l'accessibilité aux infrastructures et aux véhicules de transports publics.

Cela étant, l'accès au débarcadère, depuis l'arrêt de bus le plus proche, s'effectue depuis le chemin du Port, une voie qui fait partie du réseau de quartier communal. A ce titre, sa gestion, incluant la construction, l'entretien et d'éventuels aménagements visant à améliorer l'accessibilité, relève de la compétence des autorités communales. Par conséquent, l'amélioration des conditions d'accès au port incombe aux communes concernées. Le Conseil d'Etat n'envisage donc pas, à ce stade, d'intervenir directement ni de prendre de mesures particulières à ce sujet.

2. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance de la position officielle du nouveau Conseil municipal ainsi que du nouveau Conseil administratif de la commune de Corsier sur le projet de la Voie bleue ? Et, sinon, compte-t-il s'en enquérir ?

Le Conseil d'Etat a récemment été informé, par les nouvelles autorités communales, d'un changement de position de leur part concernant le projet de Voie bleue. Leurs griefs à l'égard du projet rejoignent ceux des opposants, et le canton y a déjà répondu à plusieurs reprises.

La commune de Corsier a participé, il y a quelques mois, à la consultation des communes menée dans le cadre de l'analyse du dossier de concession déposé par la Compagnie générale de navigation (CGN) pour le projet de Voie bleue. Son préavis a été pris en compte par le canton dans ce processus.

Dès lors que cette consultation est terminée et que le canton a déjà rendu son préavis sur le projet de Voie bleue à l'Office fédéral des transports (OFT), il ne possède pas les compétences quant à la décision d'attribution de la concession. Néanmoins, l'OFT, qui est l'autorité dans cette décision d'attribution de la concession, a également été informé de cette nouvelle position de la commune et prendra sa décision en connaissance de cause.

Par ailleurs, la commune de Corsier ne prend pas part au financement du projet de Voie bleue, et le canton ne nourrit donc aucune inquiétude quant au montage financier du projet.

3. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance d'une étude indépendante qui aurait été menée sur les conséquences pour le site palafittique de l'utilisation durant trois années du navire envisagé par la CGN ? Si oui, pourrait-il nous faire part des conclusions ? Sinon, les Autorités entendent-elles en demander une et à quelle échéance ?

Par un préavis, daté du 20 février 2025 et rendu dans le cadre de la consultation sur la demande de concession déposée par la CGN pour la ligne de Voie bleue, le service cantonal d'archéologie (SCA) a exigé une analyse hydraulique, pour s'assurer que le projet de Voie bleue ne menaçait pas le site palafittique de Corsier-Port.

En avril 2025, un rapport du bureau vaudois « Hydrique Ingénieurs » a conclu que le passage des bateaux, envisagé par la CGN sur le tracé défini par le SCA, lequel contourne la station palafittique de Corsier-Port, n'avait pas d'effet mesurable sur les courants du fond lacustre. De l'avis des experts consultés, à 2,1 m de profondeur, l'effet des bateaux sur la vitesse du courant est très nettement inférieur à celui d'un épisode annuel de bise.

Le SCA estime que le rapport du bureau « Hydrique Ingénieurs » a été rédigé conformément aux règles de l'art. Il en approuve les conclusions, qu'il juge compatibles avec la conservation future de la station palafittique de Corsier-Port.

4. La phase test de trois années pourrait-elle être considérée par l'UNESCO comme une mise en danger du site palafittique ? A partir de quel degré d'endommagement ou de mise en danger l'inscription serait-elle impactée ? Le Conseil d'Etat ou les porteurs du projet se sont-ils informés de cela auprès de l'UNESCO ?

Le Conseil d'Etat s'appuie sur les instances responsables de la conservation des sites palafittiques, soit le SCA et l'Office fédéral de la culture (OFC). Ces autorités ont examiné le projet, dans le cadre de la

procédure de concession en cours, encore en juin 2025. L'OFT, compétent pour la délivrance de la concession, se référera à leurs préavis quant à la mise en danger du site de Corsier-Port, afin de prendre sa décision.

En outre, il est relevé que les avis formulés par M. Pierre Corboud concernant le projet de Voie bleue ne sont étayés ni par des arguments factuels ni par des analyses. En l'état, ils ne sont donc pas recevables sur le plan scientifique.

Cela étant, le SCA assure déjà une surveillance régulière des sites palafittiques du canton, à un rythme bisannuel. Si le projet de Voie bleue venait à aboutir, cette surveillance serait renforcée : la station de Corsier-Port ferait alors l'objet d'un monitoring semestriel, pendant toute la phase d'essai.

La zone située en aval du débarcadère exploité par la CGN serait ainsi soumise à une surveillance étroite, consistant notamment en des analyses bathymétriques et en des contrôles visuels réalisés par les plongeurs du SCA, chaque automne et chaque printemps. En cas de constat d'une dégradation du site imputable à l'exploitation de la ligne N4, le SCA a d'ores et déjà indiqué que la suspension immédiate de la ligne serait exigée.

5. Le Conseil d'Etat a-t-il une vision comparative des avantages écologiques et économiques du projet souhaité par la CGN et la Banque sur les lignes prévues par LakeExpress et du projet des Mouettes genevoises ?

A ce jour, le projet de Voie bleue de la CGN est le seul à avoir atteint un niveau de maturité suffisant pour avoir fait l'objet d'une demande de concession complète, recevable et instruite par l'OFT.

Le projet LakeExpress n'est pas à un niveau de maturité comparable. Le dossier de demande de concession, portant sur une ligne non clairement définie, n'a pas été accepté par l'OFT. Des compléments ont été demandés et, en attendant leur réception, l'OFT n'a pas engagé l'instruction du dossier. A ce jour, le canton ne dispose pas d'informations indiquant que ce projet soit à un stade plus avancé.

Par ailleurs, convaincu des potentialités de développement des transports lacustres dans l'offre multimodale du canton, le département de la santé et des mobilités collabore actuellement avec les Mouettes genevoises sur le projet d'expérimentation d'une ligne lacustre supplémentaire, complémentaire à la Voie bleue. Ce projet s'inscrit dans une démarche progressive d'extension du réseau de transports publics sur le lac.

En l'absence de projets alternatifs, comparables en termes de préparation, d'études et de procédures, aucune analyse comparative approfondie sur les avantages écologiques ou économiques des différentes propositions n'a été réalisée à ce stade.

6. Le Conseil d'Etat a-t-il une idée des avantages à utiliser le débarcadère de Corsier en lieu et place de Tour carrée dans la mesure où la population corsiéroise est opposée au projet, ce qui n'est pas le cas à Cologny, dans la mesure notamment où les transports publics sont plus importants et mieux desservis à Cologny qu'aux alentours de débarcadère de Corsier ?

Le choix des débarcadères a été justifié par les porteurs du projet dans le dossier de concession. L'utilisation d'infrastructures existantes a été privilégiée, afin de minimiser les investissements dans le cadre d'une expérimentation limitée dans le temps.

Les bateaux de type CGN ont été préférés aux bateaux des Mouettes genevoises, car ils sont mieux adaptés pour assurer une continuité de service, même en cas de conditions de navigation difficiles sur le tracé du Petit-Lac. Ils permettent également d'embarquer des vélos et des trottinettes, garantissent un bon confort aux passagers et assurent une gestion adéquate des personnes à mobilité réduite (PMR), y compris en cas de météo défavorable.

Le débarcadère de la Tour-Carrée n'est pas dimensionné pour accueillir ces bateaux CGN. Des modifications seraient possibles, mais elles nécessiteraient une autorisation de construire et engendreraient des coûts substantiels, notamment pour le renforcement de l'appareil de choc (environ 200 000 francs), ainsi que pour des adaptations structurelles importantes pour des débarcadères qui ne sont plus en usage (entre 500 000 et 1 000 000 de francs). Ces investissements n'ont pas été jugés opportuns dans le cadre d'un test.

En outre, la sélection des débarcadères s'est appuyée sur une analyse prenant en compte plusieurs critères : une concession déjà existante délivrée par l'OFT pour l'utilisation du débarcadère, la contrainte structurelle liée à la hauteur du débarcadère, les contraintes techniques liées à l'appareil de choc, le tirant d'eau disponible nécessaire aux bateaux retenus, les conditions de navigation à l'approche du débarcadère (évaluées par les capitaines des bateaux concernés), les contraintes archéologiques, la proximité immédiate avec une zone de baignade (incompatible avec des lignes lacustres régulières), l'accessibilité du débarcadère, la proximité avec les transports publics et la durée de traversée.

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

Le président :

Thierry APOTHÉLOZ