

BVGer A-6890/2023 vom 23. September 2025

Bundesverwaltungsgericht, 2025-09-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-6890_2023

FR: TAF A-6890/2023 du 23 septembre 2025

IT: TAF A-6890/2023 del 23 settembre 2025

Regeste

Infrastructure ferroviaire

Erwägungen

E. 1

La procédure devant le Tribunal administratif fédéral est régie par la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021), sauf disposition contraire de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32) ou d'autres lois spéciales.

E. 1.1

Le Tribunal administratif fédéral est compétent pour statuer sur le présent recours (art. 31, 32, 33 let. d LTAF, 5 PA, et 8 al. 1 et 2 de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure [LNI, RS 747.201] et 18 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer [LCdF, RS 742.101]).

E. 1.2

Selon l'art. 48 al. 1 PA, a qualité pour recourir quiconque a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure ou a été privé de la possibilité de le faire (let. a), est spécialement atteint par la décision attaquée (let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation (let. c). Selon la jurisprudence, ces conditions sont cumulatives (cf. ATF 141 II 14 consid. 4.4). Un intérêt n'est digne de protection que si le recourant

A-6890/2023 Page 6 possède un intérêt actuel et pratique à l'annulation ou à la modification de la décision attaquée, non seulement au moment du dépôt du recours, mais encore lors du prononcé de la décision sur recours (cf. ATF 141 II 14 consid. 4.4 ; ISABELLE HÄNER, in : Auer/Müller/Schindler [édit.], Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], 2e éd., 2019, n° 3 et 22 ad art. 48). L'objet d'une demande en justice ne peut normalement porter que sur des questions juridiques actuelles dont les conséquences touchent concrètement le justiciable (cf. ATF 142 V 2 consid. 1.1).

E. 1.2.1

En l'espèce, le Tribunal de céans constate d'abord que les recourants ne semblent plus se prévaloir de leur qualité de locataires – au demeurant non établie – de la parcelle n° (...), située (...), dans leur recours. Comme l'a justement souligné l'OFT dans sa décision, cette parcelle est située à environ 500 mètres plus au sud du périmètre du projet. Le rapport de proximité entre cet objet et le projet est donc insuffisant pour reconnaître aux recourants un intérêt digne de protection.

E. 1.2.2

Il convient en revanche de reconnaître un intérêt digne de protection aux recourants en raison de la proximité directe entre leur bien-fonds, la parcelle n° (...), et le projet litigieux (cf. Faits, let. B supra et le procès-verbal de la séance d'instruction du 24 février 2025). A cet égard, l'intimée ne saurait être suivie lorsqu'elle soutient, dans sa réponse, qu'il conviendrait de nier tout intérêt digne de protection aux recourants, rendant ainsi le recours irrecevable, car le projet n'engendrerait aucune modification substantielle affectant la vue des recourants sur le lac (réponse de l'intimée, p. 13 à 14). Ces arguments seront examinés sur le fond.

E. 1.2.3

Le Tribunal de céans constate enfin que les mandataires des recourants indiquent expressément dans leurs écritures, tant devant l'autorité inférieure que devant le Tribunal de céans, agir au nom et pour le compte de A. _____ et B. _____, alors que la seule procuration figurant au dossier qu'ils ont transmise, datée du 3 décembre 2021, mentionne uniquement le nom de A. _____. Au demeurant, la procuration en question mentionne un « Projet de ligne lacustre Voie Bleue » qui n'est pas objet de la présente procédure (cf. consid. 1.3 infra). Dans sa réponse au recours (p. 13), l'intimée a signalé l'absence de B. _____ sur la procuration en question, mais les mandataires des recourants n'ont pas remédié à cette irrégularité. On rappellera à cet égard que la preuve de l'existence d'un rapport de représentation effectif incombe à la partie concernée, conformément aux règles générales en matière de répartition

A-6890/2023 Page 7 du fardeau de la preuve (cf. art. 8 du Code civil suisse du 10 décembre 1907 [CC, RS 210] ; voir aussi l'arrêt du TAF A-6432/2012 du 28 mars 2013 consid. 2.1.3). Quoi qu'il en soit, même si l'on pouvait s'attendre à ce que les pouvoirs de représentation dont se prévalent les mandataires des recourants correspondent à la procuration remise, la question de la représentation de B. _____ dans le cadre de la présente procédure de recours peut exceptionnellement demeurer ouverte, dans la mesure où elle n'a aucune incidence sur la recevabilité du recours. En effet, il ressort de l'extrait du registre foncier que les recourants sont copropriétaires de la parcelle en question à parts égales (copropriété simple sur ½) (cf. Faits, let. B supra). Le Tribunal de céans rappellera à cet égard que, dans le régime de la copropriété simple, chacun des copropriétaires a les droits et les charges du propriétaire en raison de sa part (cf. art. 646 al. 1 CC), de sorte qu'il peut recourir seul, sans les autres copropriétaires (cf. notamment arrêt de la Cour de droit administratif et public [CDAP] du Tribunal cantonal vaudois AC.2021.0378 du 14 juillet 2022 consid. 1 et les réf. cit.). Ainsi, contrairement à ce que soutient l'intimée dans sa réponse au recours (p. 13), l'absence de procuration donnée par B. _____ à Maître Jordan ou à A. _____ n'entraîne pas l'irrecevabilité du recours et la question de la participation de B. _____ à la présente procédure peut demeurer indécise.

E. 1.3

Dans leurs observations finales du 15 juillet 2025, les recourants ont sollicité, à titre de mesures provisionnelles, la suspension de l'examen de la concession relative à la Voie Bleue, et, si l'octroi devait être confirmé dans les prochaines semaines, la suspension de ses effets jusqu'à droit connu dans la présente cause (p. 3).

E. 1.3.1

En procédure juridictionnelle administrative, l'objet du litige est défini par trois éléments : la décision attaquée, soit l'objet de la contestation, les conclusions du recours et,

accessoirement, les motifs de celui-ci. Le contenu de la décision attaquée, en particulier son dispositif, délimite l'objet du litige (cf. arrêts du TF 8C_702/2019 du 17 septembre 2020 consid. 5.2 ; 2C_118/2014 du 22 mars 2015 consid. 1.3 ; JACQUES DUBEY/JEAN-BAPTISTE ZUFFEREY, Droit administratif général, 2e éd. 2025, nos 2640 s.). En vertu du principe de l'unité de la procédure, l'autorité de recours ne peut statuer que sur les rapports juridiques à propos desquels l'autorité administrative compétente s'est prononcée préalablement ou aurait dû, selon une interprétation correcte de la loi, se prononcer. C'est pourquoi, dans ses conclusions, le recourant ne peut en principe que réduire l'objet du litige, en renonçant à remettre en cause certains points de la décision entreprise, et non pas l'élargir (cf. ATF 144 II 359 consid. 4.3 ; 142 I 155

A-6890/2023 Page 8 consid. 4.4.2 ; 136 II 457 consid. 4.2 ; ATAF 2014/24 consid. 1.4.1 ; arrêts du TAF A-4539/2019 du 6 avril 2021 consid. 2.1 ; A-2569/2018 du 4 juin 2019 consid. 1.5.1). L'objet du litige dans la procédure de recours est donc la relation ou le rapport juridique réglé dans la décision attaquée, dans la mesure où, d'après les conclusions du recours, il est remis en question par la partie recourante (cf. MARGIT MOSER-SZELESS, in : Bellanger/Candrian/Hirsig-Vouilloz [édit.], Commentaire romand, Loi fédérale sur la procédure administrative, 2024, n° 8 ad art. 49 PA).

E. 1.3.2

En l'espèce, la requête formulée par les recourants est irrecevable pour plusieurs raisons. Il n'aura pas échappé aux recourants que la décision attaquée porte sur l'approbation des plans concernant le débarcadère n° (...) « (...) » et en aucun cas sur l'octroi d'une concession. Le Tribunal de céans n'est ainsi pas compétent pour ordonner des mesures provisionnelles dans le cadre d'une procédure étrangère à l'objet du litige dont il est saisi. Il convient par ailleurs d'ajouter que les recourants ne seraient de toute manière pas légitimés à contester la décision d'octroi de la concession, seuls les tiers ayant également souhaité l'obtenir étant légitimés à le faire (cf. arrêt du TF A-2081/2006 du 17 décembre 2007 consid. 6.1.2, confirmé par l'arrêt du TF 1C_52/2008 du 2 juin 2008). Enfin, comme on le verra plus bas (cf. consid. 5), ces procédures sont indépendantes l'une de l'autre. Cette requête est donc irrecevable.

E. 1.4

Au surplus, les dispositions relatives au délai de recours, à la forme du mémoire, ainsi qu'à l'avance de frais (art. 11 al. 1, 50 al. 1, 52 al. 1 et 63 al. 4 PA) sont respectées. Par conséquent, il convient d'entrer en matière sur le recours. Comme indiqué précédemment, la question de la participation de B. _____ à la présente procédure peut demeurer ouverte (cf. consid. 1.2.2 et 1.2.3 supra).

E. 2

Le recours peut être formé pour violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents, ainsi que pour inopportunité, sauf si une autorité cantonale a statué comme autorité de recours (art. 49 PA).

E. 2.1

Le Tribunal administratif fédéral fait cependant preuve d'une certaine retenue dans l'exercice de son pouvoir d'examen, lorsque la nature des questions litigieuses qui lui sont soumises l'exige, singulièrement lorsque leur analyse nécessite des connaissances spéciales

ou encore lorsqu'il

A-6890/2023 Page 9 s'agit de circonstances locales que l'autorité qui a rendu la décision connaît mieux (cf. ATF 131 II 680 consid. 2.3.3 ; arrêt du TAF A-379/2016 du 8 septembre 2016 consid. 2.2). Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, le pouvoir de l'autorité est important, spécialement sur des questions techniques, pour lesquelles elle dispose des connaissances nécessaires (cf. ATF 135 II 296 consid. 4.4.2 ; arrêt du TF 1C_121/2018 du 8 mai 2019 consid. 2.1 ; arrêts du TAF A-7192/2018 du 29 octobre 2020 consid. 2.3.3 ; A-1524/2015 du 19 novembre 2015 consid. 2). Des compléments de preuves, tels que des expertises, ne doivent être ordonnés qu'exceptionnellement, lorsque de tels éclaircissements sont vraiment nécessaires à une correcte application de la loi (cf. arrêt du TF 1E.1/2006 du 2 juillet 2008 consid. 5 ; ATAF 2012/23 consid. 4 ; arrêt du TAF A-5197/2020 du 30 novembre 2021 consid. 2.1). Le Tribunal doit se limiter à examiner si l'autorité n'a pas outrepassé les pouvoirs qui lui étaient délégués par la loi lorsqu'elle a approuvé les plans. Si les réflexions de l'autorité apparaissent pertinentes, si elle a examiné les éléments essentiels à la base de la décision et si elle a mené les investigations nécessaires de manière approfondie et détaillée, le Tribunal n'empiétera pas sur son pouvoir d'appréciation (cf. ATF 142 II 451 consid. 4.5.1 et 138 II 77 consid. 6.4 ; arrêt du TAF A-4973/2019 du 30 juillet 2021 consid. 2.3). En revanche, le Tribunal vérifiera librement si l'autorité inférieure a établi complètement et exactement les faits pertinents et, sur cette base, correctement appliqué la législation applicable en matière d'approbation de plans, sans se laisser guider par des motifs étrangers aux normes appliquées (cf. ATF 123 V 150 consid. 2 ; ATAF 2008/23 consid. 3.3 ; 2008/18 consid. 4 ; 2007/37 consid. 2.2).

E. 2.2

La procédure fédérale est essentiellement régie par la maxime inquisitoire, ce qui signifie que l'autorité administrative constate les faits d'office et procède, s'il y a lieu, à l'administration de preuves par les moyens idoines (art. 12 PA). La maxime inquisitoire doit cependant être relativisée par son corollaire : le devoir de collaborer des parties (cf. arrêt du TF 2C_895/2012 du 5 mai 2015 consid. 5.2.1 ; arrêts du TAF A-957/2019 du 9 décembre 2019 consid. 1.4.2 ; A-2888/2016 du 16 juin 2017 consid. 2.2 ; A-6691/2012 du 23 juillet 2014 consid. 3.1). La procédure de recours devant le Tribunal administratif fédéral est également régie par la maxime inquisitoire en vertu de l'art. 37 LTAF. Celle-ci est cependant quelque peu tempérée, notamment en raison du fait qu'il ne s'agit, dans ce cas, pas d'un établissement des faits ab ovo. Il convient de tenir compte de l'état de fait déjà établi par l'autorité inférieure. En ce sens, le principe inquisitoire est une obligation de vérifier d'office les faits constatés par l'autorité inférieure plus que de les établir (cf. arrêts du

A-6890/2023 Page 10 TAF A-957/2019 précité consid. 1.4.2 ; A-2888/2016 précité consid. 2.3 ; A-704/2012 du 27 novembre 2013 consid. 3.3).

E. 2.3

Le Tribunal administratif fédéral applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (art. 62 al. 4 PA), ni par l'argumentation juridique développée dans la décision attaquée (cf. arrêt du TF 1C_214/2005 du

E. 3

L'objet du litige porte sur la décision d'approbation des plans de l'OFT du 9 novembre 2022 concernant le projet de rénovation et de transformation du débarcadère n° (...) « (...) » (cf. Faits, let. C supra). Outre les travaux d'assainissement déjà mentionnés, le projet prévoit d'élargir la passerelle du débarcadère de 1,6 m à 2,4 m (variante 1 ; cf. Faits, let. C supra). Concrètement, l'élargissement de 80 cm prévu par le projet est réparti comme suit : 25 cm du côté (...) et 55 cm du côté de la propriété des recourants. Il ressort du dossier que la variante retenue permet de réaliser le projet sans acquérir de terrains, de droits ou d'exproprier quiconque, les travaux et le projet se situant uniquement sur le domaine public. Par ailleurs, l'extension prévue n'a aucun impact sur la hauteur ou la disposition structurelle de l'installation. A l'appui de leurs recours, les recourants se plaignent d'une violation de leur droit d'être entendus (art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 [Cst., RS 101]), d'une violation du principe de coordination, dans la mesure où le projet litigieux aurait dû, selon eux, être coordonné avec celui de la Voie Bleue en raison de l'interdépendance des deux projets (art. 18 LCdF et 25a de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [LAT, RS 700]), d'une violation de l'art. 24 LAT, car le projet ne serait pas imposé par sa destination, ainsi qu'une violation du principe de la bonne foi (art. 9 et 5 al. 3 Cst.) en lien avec le principe de coordination (art. 25a LAT). Le Tribunal examinera successivement ces griefs dans les considérants qui suivent.

E. 4

Il convient d'examiner en premier lieu le grief formel de violation du droit d'être entendu soulevé par les recourants. Selon eux, la décision attaquée ne serait pas suffisamment motivée, voire lacunaire.

E. 4.1.1

A l'appui de leur recours, les recourants font valoir qu'ils ont dénoncé, dans leur opposition, l'absence de documents relatifs à la sécurité au travail et à la protection de la santé, mentionnés dans le commentaire de l'ordonnance 4 du 18 août 1993 relative à la loi sur le travail (OLT4, RS 822.114). Ils estiment également que les recommandations du comité pour les structures riveraines, les ports et les voies navigables n'ont pas été abordées, traitées ou exclues (ils citent le document suivant : Empfehlungen des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen" Häfen und Wasserstrassen EAU 2012, 11e éd., herausgegeben vom Arbeitsausschuss "Ufereinfassungen" der Hafentechnischen Gesellschaft e.V. und der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik e.V., Berlin 2012 [ci-après : EAU 2012]). Selon eux, la décision attaquée est « totalement muette à ce sujet » et elle doit pour ce motif être annulée.

E. 4.1.2

De son côté, dans sa réponse au recours, l'intimée considère que les documents jugés manquants par les recourants n'étaient pas requis pour cette procédure spécifique. Elle ajoute que cette interprétation s'appuie directement sur la directive de l'OFT du 1er mars 2017 concernant les exigences relatives aux demandes d'approbation des plans de débarcadères, qui détaille de manière précise les documents nécessaires pour chaque type d'installation. Elle rappelle notamment que la directive précise que les documents relatifs à la sécurité et à la protection de la santé ne sont exigés que pour les installations expressément visées par l'OLT4. Par ailleurs, elle considère que l'absence de mention des EAU 2012 dans la directive confirme leur non-pertinence pour la demande en question. Enfin, l'intimée ajoute que les recourants se sont bornés à revendiquer l'incomplétude du

dossier, sans justifier de la pertinence des documents qu'ils estimaient manquants pour l'examen de la demande d'approbation des plans, ni de l'impact de ces documents sur leurs intérêts propres. Selon l'intimée, ce grief doit être rejeté.

E. 4.2.1

Garanti par l'art. 29 al. 2 Cst., le droit d'être entendu comprend notamment le droit, pour le justiciable, de consulter le dossier et de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, de produire des preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves, d'en prendre connaissance et de se déterminer à leur propos (cf. également art. 26 à 33 PA ; ATF 144 II 427 consid. 3.1 ; 142 II 218 consid. 2.3 ; arrêt du TF 2C_426/2020 du 23 juin 2020 consid. 4.1).

E. 4.2.2

Le droit d'être entendu implique également l'obligation, pour l'autorité, de motiver sa décision (art. 35 al. 1 PA). L'administré doit en effet être en mesure de comprendre les motifs ayant fondé la décision de l'autorité, afin de pouvoir juger de l'opportunité d'un recours et, le cas échéant, attaquer utilement la décision. Il en va de même pour l'autorité de recours, afin qu'elle puisse exercer son contrôle en connaissance de cause (cf. arrêt du TAF A-4966/2018 du 26 octobre 2020 consid. 4.1 et les réf. cit.). L'autorité n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties ; il suffit qu'elle mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision (cf. ATF 143 III 65 consid. 5.2), étant précisé que la motivation peut être implicite et résulter des différents considérants de la décision (cf. ATF 141 V 557 consid. 3.2.1).

E. 4.3.1

En l'espèce, le Tribunal de céans ne discerne aucune violation du droit d'être entendu des recourants. Comme indiqué précédemment (cf. consid. 4.2.2), l'autorité inférieure n'est pas tenue de discuter de tous les griefs invoqués par les recourants, d'autant plus s'ils ne sont pas pertinents. On peut d'ailleurs se demander si le grief tiré de l'absence de certains documents au dossier, invoqué de manière générale et sans la moindre motivation juridique dans l'opposition, puis répété de manière tout aussi concise dans le recours, est suffisant pour être considéré comme un grief recevable au regard de l'obligation pour les recourants de motiver leur recours (art. 52 PA), alors qu'ils sont représentés par deux mandataires professionnels. La question peut toutefois demeurer indécise, dès lors qu'il apparaît que ces documents n'étaient pas pertinents dans le cas d'espèce. En effet, le Tribunal de céans se rallie aux explications de l'intimée selon lesquelles l'OFT n'avait aucune obligation d'inclure dans son dossier les documents auxquels les recourants se réfèrent. Les recourants n'ont avancé aucun argument pour étayer leur affirmation selon laquelle l'OLT4 serait applicable en l'espèce. Au contraire, l'examen des art. 7 et 8 de la loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (LTr, RS 822.11), ainsi que de l'art. 1 al. 2 OLT4, permet de déduire que l'intimée ne tombe pas dans le champ d'application de ces dispositions. Enfin, les recourants n'avancent aucun argument pour démontrer que les EAU 2012 auraient dû faire partie du dossier d'approbation des plans. Ce grief doit également être rejeté.

E. 4.3.2

Il découle de ce qui précède que le grief de violation du droit d'être entendu invoqué par les recourants doit être intégralement rejeté, pour autant qu'il soit recevable.

E. 5

Dans un second grief, les recourants se plaignent d'une violation du principe de coordination, dans la mesure où le projet litigieux aurait dû, selon eux, être coordonné avec celui de la Voie Bleue, en raison de l'interdépendance des deux projets (art. 18 LCdF et 25a LAT).

E. 5.1.1

Les recourants estiment que, compte tenu de l'ampleur du projet dit de la Voie Bleue, la procédure suivie viole les art. 18 LCdF et 25a LAT. Ils reprochent en substance à l'OFT l'absence de toute mention du projet de la Voie Bleue dans le dossier d'approbation des plans. Selon eux, il apparaît « très clairement » que la transformation des infrastructures portuaires, notamment du débarcadère de (...), expressément mentionnée dans le rapport final du 19 novembre 2021 intitulé « Projet 207 - Bateau Zéro Emission sur le Léman », serait un « préalable nécessaire » au projet de la Voie Bleue. Il existerait donc un lien d'interdépendance entre les deux projets. Ils ajoutent également qu'il ne s'agit pas de projets menés côte à côte ou en parallèle, mais d'un « seul et unique projet global » dont la transformation des débarcadères fait partie intégrante.

E. 5.1.2

Dans sa décision attaquée, l'OFT souligne que la Voie Bleue est un projet de nouvelle voie navigable entre Corsier et Bellevue impliquant une procédure de concession, et se réfère à l'argumentation développée au stade de l'opposition des recourants. Il précise que, à la date de la décision attaquée, l'entité compétente de l'OFT confirmait que la CGN n'avait pas encore déposé de demande de concession pour cette ligne, et qu'il n'y avait donc pas de procédure en cours devant l'OFT. Il considère en substance que la nature des projets, leur niveau de maturité, leurs périmètres (limité au débarcadère pour l'un et allant jusqu'à Corsier pour l'autre), ainsi que les compétences propres des autorités concernées par des procédures différentes, plaident en faveur de l'indépendance de ces projets (décision, ch. 5.4.1). Selon l'OFT, aucune violation du principe de coordination entre les projets, respectivement les procédures, ne peut être retenue. Par ailleurs, il ajoute que l'objet de la décision attaquée est même considéré comme une nécessité en matière de sécurité et de mise en conformité. Il se justifie par lui-même et affirme dès lors son indépendance par rapport au projet de la Voie Bleue.

E. 5.1.3

Dans sa réponse au recours, l'intimée souligne qu'il est établi que le projet contesté est nécessaire, comme en témoignent les inspections réalisées en 2016 et 2020, qui ont révélé une détérioration de l'ouvrage. Elle rappelle également que le projet répond directement à la nécessité de dépolluer l'ouvrage, tout en respectant les exigences légales en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Elle précise également qu'il est établi que l'élargissement du débarcadère ne provoquera pas d'atteinte disproportionnée à la protection de la zone ni à l'environnement (elle se réfère à cet égard aux pièces 3, 13 et 18 de la demande PAP du 17 mars 2022, aux prises de position de l'Office fédéral de l'environnement [ci-après : l'OFEV] des 21 et 28 septembre 2022, ainsi qu'aux préavis cantonaux inclus dans le dossier de la cause). Par ailleurs, à titre de comparaison, elle souligne que le débarcadère n° 3 « Corsier » est également concerné par la Voie Bleue, mais qu'il ne fera pas l'objet d'un élargissement, car le rapport d'inspection n'a pas révélé la nécessité d'une rénovation structurelle. A l'inverse, le débarcadère n° 12 « Pâquis », qui

n'est pas concerné par le projet de la Voie Bleue, a bénéficié d'améliorations en matière d'accessibilité dans le cadre de sa rénovation (cf. pièces 3, 7 et 7bis du bordereau de pièces joint à la réponse du 29 février 2024). En résumé, l'intimée considère que, dès lors que la réalisation du projet est dictée par des impératifs de sécurité structurelle, d'aptitude au service et de conformité réglementaire, l'indépendance du projet contesté par rapport à la ligne de la Voie Bleue est clairement avérée.

E. 5.2.1

Les projets de construction ou de modification d'installations nautiques sont régis par les art. 8 et 9 LNI. L'art. 8 LNI dispose que la construction ou la modification d'installations portuaires sont régies par la LCdF. Aux termes de l'art. 18 LCdF, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (des installations ferroviaires, dans le cas d'espèce des installations portuaires) ne peuvent être établies ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente (al. 1). L'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFT (al. 2). L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (al. 3).

E. 5.2.2

Le principe de la coordination des procédures vise en premier lieu à assurer, d'un point de vue matériel, une application cohérente des normes sur la base desquelles des décisions administratives doivent être prises (cf. ATF 116 Ib 326, arrêt « Chrüzlen » ; ATF 120 Ib 400 consid. 5 ; arrêt du TF 1C_321/2010 du 24 mars 2011 consid. 5.1 ; arrêt du TAF A-5197/2020 du 30 novembre 2021 consid. 5.2). Dans l'arrêt précité, le TF avait considéré que lorsqu'un projet impliquait l'application de diverses législations, la décision d'approbation dudit projet devait faire l'objet d'une coordination matérielle entre les diverses autorités compétentes, afin d'éviter que les décisions nécessaires ne se contredisent, ou que certains aspects ne soient pas examinés. L'art. 25a LAT a été adopté à la suite de cette jurisprudence (cf. Message concernant la modification de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire [LAT], du 30 mai 1994, FF 1994 1059 ss, spéc. 1070 ss). Il prévoit qu'une autorité chargée de la coordination doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demande d'autorisations soient mises simultanément à l'enquête publique (art. 25a al. 2 let. b LAT), à ce qu'il y ait une concordance matérielle des décisions ainsi que, en règle générale, une notification commune ou simultanée (art. 25a al. 2 let. d LAT). Ces décisions ne doivent pas être contradictoires (art. 25a al. 3 LAT).

E. 5.3.1

Au niveau fédéral, toutefois, des principes de coordination plus exigeants ont été adoptés par le législateur. C'est en effet avec la loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (LCoord, RO 1999 3071, FF [Feuille fédérale] 1998 2221) que le législateur a déjà veillé à ce que la coordination entre des projets fédéraux soit respectée. En effet, la coordination qui résulte de cette législation est à la fois matérielle et formelle. Concrètement, les décisions à prendre sont coordonnées matériellement quant à leur contenu, et la loi désigne une seule autorité compétente, chargée de consulter toutes les autorités spécialisées avant de prendre une décision (cf. FF 1998 2221 ss). La LCoord a de fait modifié toute une série de lois fédérales régissant l'approbation et les compétences respectives dans le cadre de projets fédéraux. Ainsi, la LCdF a été modifiée par la LCoord, de même que la LNI. L'art. 25a LAT a dès lors une

portée très subsidiaire, la matière étant épuisée dans le cas d'espèce par la LCdF et la LNI. Dans le cadre de l'art. 25a LAT ou de dispositions topiques régissant une matière, encore faut-il, pour que l'on puisse parler de nécessité de coordination, que les projets concernés soient de même nature, concernent le même objet et aient la même finalité. En premier lieu, la procédure d'approbation de plans d'installations n'est pas de même nature que l'octroi d'une concession : la première vise à autoriser, après en avoir contrôlé la conformité à la loi, la construction ou la modification d'un ouvrage public (art. 18 ss LCdF) ; la seconde vise à autoriser, par le biais d'autorisations ou de concessions, l'activité de transport de voyageurs, conformément à la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1), applicable par renvoi de l'art. 7 LNI. La LTV régit ainsi le transport régulier de voyageurs qui ressortit de la régle fédérale (art. 87 Cst.), s'agissant d'entreprises qui entendent transporter régulièrement des voyageurs, avec une fonction de desserte, moyennant un horaire et un tarif publiés. Une concession assure ainsi l'exclusivité à l'entreprise concessionnaire, car elle a précisément pour but de déléguer une activité relevant de la régle fédérale. S'agissant de bateaux qui naviguent sur des lacs, lesquels sont des espaces publics, aucune mesure de construction à terre n'est nécessaire pour obtenir une concession. Cette dernière a pour fonction de définir les droits et devoirs du concessionnaire, et rien d'autre (cf. LTV, art. 6 et ss). La nature d'une approbation de plans à terre et celle d'une concession diffèrent totalement. Les questions à examiner relèvent de législations différentes et poursuivent des buts différents. Ceci exclut déjà toute obligation de coordination.

E. 5.3.2

En l'espèce, et s'agissant des faits de la présente cause, rien dans le dossier ne permet de suivre l'argumentation des recourants, qui affirment que le projet litigieux et la Voie Bleue seraient interdépendants. Au contraire, l'examen du dossier permet de constater qu'ils sont indépendants l'un de l'autre. Ces projets ne poursuivent pas les mêmes objectifs. Le projet contesté par les recourants est avant tout motivé par des raisons de sécurité et de mise en conformité, l'OFT mentionnant même une « nécessité » à cet égard (cf. consid. 5.1.2 supra). Cette nécessité ressort également des inspections et de l'audit du débarcadère figurant au dossier. Les exemples cités par l'intimée le montrent clairement : un autre débarcadère concerné par la Voie Bleue n'a pas fait l'objet d'un élargissement, alors qu'un autre, non concerné, a bénéficié d'améliorations en matière d'accessibilité lors de sa rénovation (cf. consid. 5.1.3 supra). On relèvera également que les périmètres des projets ne sont pas les mêmes, que les projets ne suivent pas la même procédure et qu'ils n'en sont pas au même stade de maturité. Concernant ce dernier point, les événements récents contredisent les arguments des recourants. Dans leurs écritures, ils affirment en effet que le projet litigieux est un « préalable nécessaire » au projet de la Voie Bleue. Or, par décision du 17 juillet 2025, l'OFT a octroyé à la CGN la concession de desserte entre Bellevue et Corsier (la « Voie Bleue »), alors même que la présente cause n'avait pas été tranchée. Cet octroi de concession a au demeurant fait l'objet de recours (cf. procédures A-6655/2025, A-6779/2025 et A-6966/2025) au cours de la première quinzaine du mois de septembre 2025, notamment par les recourants. Si le projet litigieux était un préalable nécessaire à la mise en service de la Voie Bleue, comme l'affirment les recourants, l'intimée n'aurait pas pu annoncer une mise en service pour le 15 septembre 2025. Enfin, une consultation rapide des horaires de la CGN sur le lac Léman permet de constater que des liaisons avec le port de Bellevue ont lieu chaque jour, indépendamment de tout nouveau projet de concession (cf. <<https://www.cgn.ch/fr/horaires-billets>>, consulté le 5 septembre 2025). En sus des faits

rapportés par l'autorité de première instance s'agissant de la réfection ou de l'absence de réfection d'autres débarcadères (cf. consid. 5.1.3 supra), la situation actuelle au port de Bellevue démontre clairement que le projet litigieux peut coexister sans l'octroi d'une concession, et inversement. Il n'y avait donc aucune nécessité de coordonner ces deux procédures. Les griefs invoqués par les recourants sont dénués de tout fondement et doivent par conséquent être rejetés dans leur intégralité.

E. 5.3.3

Enfin, au vu de ce qui précède, et par une appréciation anticipée des moyens de preuve, il convient de rejeter la réquisition formulée par les recourants dans leurs observations finales. Ils requièrent en effet l'apport du dossier constitué par l'OFT en lien avec la demande de concession relative à la Voie Bleue. Or, comme déjà mentionné (cf. consid. 5.3.1 et 5.3.2 supra), aucun lien avéré n'existe entre ces deux procédures, ce qui rend la réquisition en question inutile. Le Tribunal de céans dispose en effet de tous les moyens de preuve utiles pour se forger une opinion s'agissant de l'approbation des plans pour la réfection du débarcadère de (...). Dès lors que la concession de la Voie Bleue ne relève pas de l'objet du présent litige, cette réquisition est rejetée, pour autant qu'elle soit recevable.

E. 6

novembre 2015 consid. 2.2.2 ; ATAF 2014/24 consid. 2.2 et 2009/77 consid. 1.2). Il se limite en principe aux griefs soulevés et n'examine les questions de droit non invoquées que dans la mesure où les arguments des parties ou le dossier l'y incitent (cf. ATF 135 I 91 consid. 2.1 ; ATAF 2014/24 consid. 2.2). 3. L'objet du litige porte sur la décision d'approbation des plans de l'OFT du

E. 6.1

L'argumentation des recourants est développée en fonction de leur l'opinion, à savoir qu'ils peuvent présenter des griefs contre la concession de la Voie Bleue (qui n'avait même pas encore été attribuée au moment de l'acte attaqué). Il conviendra donc, en premier lieu, d'examiner la

A-6890/2023 Page 18 pertinence de leur argumentation au regard de ce qui précède, c'est-à-dire uniquement en lien avec l'approbation des plans querellée ici, et dans le respect du cadre défini par l'objet du présent litige.

E. 6.1.1

En résumé, les recourants estiment que le projet ne tient pas compte de la pondération des intérêts en présence. Selon eux, l'intérêt privé invoqué par l'intimée doit être mis en balance avec les intérêts publics de protection de la zone et de l'environnement, à savoir la protection du lac, le respect de la zone protégée et l'intérêt public à préserver la faune et la flore lacustres. Ils estiment que ces intérêts, auxquels s'ajoute leur intérêt privé à préserver leur vue et à protéger leur sphère privée, sont plus importants que ceux de l'intimée. Le débarcadère serait également bien visible depuis la quasi-totalité de leur parcelle. Ils considèrent également que l'intimée a sollicité l'approbation de procéder aux modifications de la construction existante pour une « unique convenance personnelle ». Ils estiment également que l'ampleur du projet impliquait la mise en œuvre d'une procédure de planification ou l'inscription de la zone spéciale au plan directeur cantonal. Enfin, ils considèrent que le principe de proportionnalité ne plaide pas en faveur d'une mise en conformité avec la loi fédérale du

E. 6.1.2

Dans la décision attaquée, l'OFT considère que le projet en question est justifié en soi. L'ouvrage est en effet existant, implanté dans la zone depuis une centaine d'années, et figure parmi les arrêts desservis et prévus à l'horaire par la CGN. Il ajoute que la pérennité de l'ouvrage et de son exploitation doit être assurée, de sorte que sa destination impose le présent projet. L'OFT précise par ailleurs que la rénovation de l'ouvrage et sa mise aux normes ne modifieront pas la longueur de la passerelle de 43,9 m, mais que celle-ci sera élargie, passant de 1,6 m à 2,4 m, afin de permettre un double flux de personnes, notamment le croisement de personnes à mobilité réduite. Il souligne également que la plateforme d'accostage conservera ses dimensions et que les poutres treillis métalliques caractéristiques de l'ouvrage seront conservées. En résumé, l'élargissement de la passerelle de 0,8 m constitue l'adaptation la plus importante, qui se justifie par l'objectif poursuivi : permettre le passage et l'accès des personnes à mobilité réduite en toute sécurité. Enfin, bien que la parcelle des recourants soit voisine du projet, l'OFT estime que celui-ci n'est pas susceptible de porter atteinte à leurs intérêts privés de préservation de la vue et de protection de leur sphère privée dans une

A-6890/2023 Page 19 mesure supérieure à la situation actuelle. A l'inverse, un intérêt public est reconnu à l'ouvrage. De plus, le projet garantit la sécurité de l'ouvrage et de ses usagers, ainsi que sa mise en conformité avec la LHand.

E. 6.1.3

Dans sa réponse au recours, l'intimée se réfère essentiellement à la décision attaquée. Elle rappelle que la décision d'approbation des plans, fondée sur le droit fédéral, équivaut à un plan d'affectation spécial. Ainsi, quelle que soit son affectation, la décision rend l'utilisation de la zone où se situe le projet conforme à celle-ci.

E. 6.2

En premier lieu, le Tribunal soulignera ici brièvement que l'argumentation des recourants paraît se référer à autre chose qu'à l'objet du litige, voire même à d'autres autorités ou entités, étrangères à l'objet du litige et donc à la présente procédure. Ainsi, les arguments relatifs à des « intérêts privés » ou à des « convenances personnelles » de l'intimée ne sont guère compréhensibles. Dans la présente cause, l'intimée est la Capitainerie du Canton de Genève, et il n'est pas aisé de comprendre quels « intérêts privés » ou « convenances personnelles » cette dernière serait amenée à défendre dans la présente affaire.

E. 6.2.1

Aux termes de l'art. 24 LAT, en dérogation à l'art. 22 al. 2 let. a LAT, des autorisations peuvent être délivrées pour de nouvelles constructions ou installations ou pour tout changement d'affectation si : l'implantation de ces constructions ou installations hors de la zone à bâtir est imposée par leur destination (let. a) ; et aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose (let. b). Il régit donc des exceptions prévues pour de nouvelles constructions hors de la zone à bâtir. Compte tenu de l'objet du litige, à savoir un débarcadère présent sur les lieux depuis plus de 100 ans et qu'il s'agit de remettre en conformité, cette disposition n'est pas pertinente. L'on peine en effet à comprendre comment cette disposition pourrait s'appliquer aux faits de la présente cause.

E. 6.2.2

Au demeurant, même s'il s'agissait d'une nouvelle construction, le contenu de cette disposition serait rendu vain par l'art. 18 al. 4 LCdF. S'agissant de projets fédéraux, les principes dérivés de la LCoord et concrétisés dans l'art. 18 al. 4 LCdF ont pour effet qu'aucun plan cantonal ou communal n'est requis et que la planification communale ou cantonale n'est prise en considération que si elle n'entrave pas de manière disproportionnée l'exécution de la tâche fédérale (cf. arrêt du TAF A-7022/2023 du 21 juillet 2025 consid. 4.5 et les réf. cit.). Or, comme déjà considéré, les débarcadères relèvent de la législation et des

A-6890/2023 Page 20 compétences fédérales (cf. consid. 5.2.1 supra). Il s'ensuit que les griefs relatifs à la nécessité d'un plan spécial ou d'une modification du plan directeur cantonal sont rejetés.

E. 6.3

Les recourants invoquent ensuite que le projet querellé leur occasionnera une gêne importante, car le débarcadère est visible depuis leur parcelle. Dans ce cadre, l'élargissement du débarcadère pour répondre aux impératifs de la LHand ne serait pas justifié. Selon eux, la passerelle existante permet facilement à toute personne à mobilité réduite de se déplacer, ce d'autant plus que la passerelle du débarcadère serait courte.

E. 6.3.1

La LHand a pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées (art. 1 al. 1 LHand). L'art. 3 de cette loi dispose notamment qu'elle s'applique aux constructions et installations accessibles au public pour lesquelles l'autorisation de construire ou de rénover des parties accessibles au public est accordée après son entrée en vigueur (let. a), ainsi qu'aux équipements des transports publics (constructions, installations, systèmes de communication et systèmes d'émission de billets) et aux véhicules accessibles au public (let. b), qui sont notamment soumis à la LCdF (ch. 1) ou à la LNI (ch. 5). Par ailleurs, selon l'art. 11 al. 1 LHand, le tribunal ou l'autorité administrative n'ordonnent pas l'élimination de l'inégalité lorsqu'il y a disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et notamment la dépense qui en résulterait (let. a) ; l'atteinte qui serait portée à l'environnement, à la nature ou au patrimoine (let. b) ; et l'atteinte qui serait portée à la sécurité du trafic ou de l'exploitation (let. c).

E. 6.3.2

Le Tribunal de céans considère que cet élargissement ne contrevient à aucune norme et, quoi qu'en disent les recourants, respecte le principe de proportionnalité. Premièrement, la pondération des intérêts à effectuer selon la LHand concerne avant tout la question de savoir si les aménagements poursuivis par cette loi porteraient préjudice aux intérêts publics (cf. consid. 6.3.1 supra). Cette pondération ne concerne donc guère les recourants. Deuxièmement, la largeur de la passerelle du débarcadère doit permettre non seulement à une personne à mobilité réduite de se déplacer, mais aussi de croiser d'autres usagers en toute sécurité, qu'il s'agisse de piétons avec poussettes, de vélos, de trottinettes, ou d'autres personnes à mobilité réduite. A cet égard, il convient de rappeler que l'étude de l'élargissement de la passerelle du débarcadère avait écarté un élargissement de 3,6 m au profit d'un élargissement de

A-6890/2023 Page 21 2,4 m pour des raisons de proportionnalité. L'audit du débarcadère du

E. 6.4

Les recourants invoquent ensuite, pêle-mêle, de nombreux arguments, tendant à démontrer que des intérêts prépondérants s'opposeraient au projet. Ces arguments ne se révèlent pas plus pertinents.

E. 6.4.1

D'une part, le fait que le débarcadère soit visible depuis leur parcelle n'est pas pertinent, car il est présent à cet endroit depuis une centaine d'années, comme indiqué précédemment. Le recourant a d'ailleurs acquis cette parcelle en 2020, en toute connaissance de cause. De toute façon, comme on l'a vu, le projet en question n'altère en rien la vue des recourants, car il ne modifie ni la hauteur ni la longueur du débarcadère. Au vu également des obstacles à la vue (cf. photographies figurant au procès-verbal de la séance d'instruction du 24 février 2025) et de la distance qui sépare l'immeuble des recourants, un élargissement de 80 cm, quand bien même serait-il perceptible, ne constituerait guère qu'une gêne minime. De plus, le Tribunal de céans rappellera aux recourants que le droit à la vue n'est pas, en tant que tel, protégé en droit public (cf. arrêts du TF 1C_413/2019 du 24 mars 2020 consid. 6 ; 1C_279/2017 du 27 mars 2018 consid. 4.5.2). Il n'est protégé en droit public que par le biais des règles de police des constructions (distances aux limites et entre bâtiments, hauteurs maximales, notamment) (cf. arrêt du TF 1C_337/2015 du 21 décembre 2015 consid. 6.2.2), qui n'ont jamais été discutées par les recourants et qui sont respectées en l'espèce.

E. 6.4.2

Les arguments des recourants concernant la sécurité de leur parcelle et le risque d'intrusion ne sont pas plus pertinents. D'une part, le Tribunal de céans ne voit pas en quoi le projet en question pourrait entraîner une augmentation des intrusions sur leur parcelle et les recourants ne l'expliquent guère. D'autre part, lors de l'inspection locale, il a été constaté qu'il était plutôt périlleux d'entrer dans la propriété depuis la passerelle, contrairement aux affirmations des recourants (cf. procès-verbal de la

A-6890/2023 Page 22 séance d'instruction du 24 février 2025, p. 8). Le Tribunal de céans ne voit pas en quoi l'élargissement de la passerelle de 55 cm du côté de la propriété des recourants pourrait modifier cette situation. En effet, il est apparu lors de la vision locale que l'élargissement de 55 cm viendrait s'aligner sur le mur longeant la propriété des recourants et que l'accès à celle-ci depuis la passerelle est entravé par de nombreux obstacles : un mur de 1,80 m bordant la voie d'accès et surmonté de planches, un grillage vert d'environ 2 mètres de haut du côté du lac, deux arcs de cercle en métal munis de pics à l'angle de la propriété ainsi qu'un très grand arbre dont les branches surplombent le lac (cf. procès-verbal de la séance d'instruction du 24 février 2025, p. 9 et 10). L'existence de points d'entrée sur la propriété des recourants se situe bien davantage du côté de la Route de Lausanne que du débarcadère. Les parties, emmenées par les mandataires des recourants, l'ont d'ailleurs brillamment démontré lors de l'inspection locale en escaladant la barrière de la propriété, du côté de la route de Lausanne, pour se rendre dans le jardin situé côté lac. S'agissant enfin encore de l'élargissement total de la passerelle de 80 cm (pour rappel, 25 cm du côté (...) et 55 cm du côté de la propriété des recourants), la vision locale a également permis de constater qu'il ne pouvait pas se faire entièrement du côté (...), car

cela aurait eu pour effet de supprimer des places d'amarrage (cf. procès-verbal de la séance d'instruction du 24 février 2025, p. 7). Il s'ensuit qu'aucun argument ne s'oppose à l'élargissement de cette passerelle, qui respecte la LHand et le principe de proportionnalité. Par ailleurs, l'éventuel inconvénient que pourraient subir les recourants par la perception visuelle d'un débarcadère plus large ne saurait être considéré comme prépondérant.

E. 6.5

Enfin, les recourants n'ont pas non plus démontré que le projet porterait atteinte à l'environnement, à la nature ou au patrimoine. Leurs griefs à cet égard, pour autant que l'on puisse les considérer comme suffisamment motivés, doivent être rejetés. La conformité du projet aux normes protégeant l'environnement, la nature ou le paysage est suffisamment démontrée par le dossier (cf. le dossier d'approbation des plans, notamment les pièces 3, 13 et 18 de la demande PAP du 17 mars 2022, les prises de position de l'OFEV des 21 et 28 septembre 2022, ainsi que les préavis cantonaux inclus dans le dossier de la cause).

E. 6.6

Au demeurant, s'agissant d'éventuels sites palafittiques, Pierre Corboud, archéologue à la retraite et convié par les recourants, a déclaré

A-6890/2023 Page 23 lors de l'inspection locale que « du point de vue archéologique, rien ne s'oppose à la réfection et à la modification du débarcadère ». En résumé, le Tribunal ne discerne aucun intérêt prépondérant qui s'opposerait au projet en question. Au contraire, il apparaît que celui-ci poursuit un intérêt public important, largement supérieur à l'intérêt privé des recourants, dont les arguments, pour autant qu'ils soient recevables, doivent être rejetés. 7. Dans un ultime grief, les recourants se plaignent d'une violation du principe de la bonne foi (art. 9 et 5 al. 3 Cst.) en lien avec le principe de coordination (art. 25a LAT). Les recourants répètent qu'il existerait un lien entre la présente procédure et le projet de la Voie Bleue. Ils ajoutent que l'intimée « fait preuve de mauvaise foi », le lien d'interdépendance entre les deux projets sautant aux yeux, et la synchronisation entre les deux projets confirmant cette interdépendance. Ils en déduisent que l'OFT aurait dû « sanctionner la mauvaise foi de la recourante [sic] », ce qui aurait abouti à la constatation de la violation du principe de coordination (art. 25a LAT). Au vu des considérants précédents (cf. consid. 5 supra), cette argumentation n'a pas à être examinée plus avant, et l'argumentation succincte développée par les recourants à ce propos ne saurait inciter le Tribunal à développer davantage. 8. Les considérants qui précèdent conduisent le Tribunal administratif fédéral à rejeter le recours, dans la mesure où il est recevable. Vu l'issue de la cause, les frais de procédure arrêtés à 2'000 francs sont mis à la charge des recourants qui succombent, en application de l'art. 63 al. 1 PA et des art. 1 ss du Règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2). Les frais de procédure sont prélevés sur l'avance de frais déjà versée d'un montant identique. Une indemnité à titre de dépens n'est allouée ni aux recourants (art. 64 al. 1 PA a contrario et art. 7 al. 1 FITAF a contrario), ni à l'autorité inférieure, ni à l'intimée (art. 7 al. 3 FITAF).

A-6890/2023 Page 24

E. 7

Dans un ultime grief, les recourants se plaignent d'une violation du principe de la bonne foi (art. 9 et 5 al. 3 Cst.) en lien avec le principe de coordination (art. 25a LAT). Les recourants

répètent qu'il existerait un lien entre la présente procédure et le projet de la Voie Bleue. Ils ajoutent que l'intimée « fait preuve de mauvaise foi », le lien d'interdépendance entre les deux projets sautant aux yeux, et la synchronisation entre les deux projets confirmant cette interdépendance. Ils en déduisent que l'OFT aurait dû « sanctionner la mauvaise foi de la recourante [sic] », ce qui aurait abouti à la constatation de la violation du principe de coordination (art. 25a LAT). Au vu des considérants précédents (cf. consid. 5 supra), cette argumentation n'a pas à être examinée plus avant, et l'argumentation succincte développée par les recourants à ce propos ne saurait inciter le Tribunal à développer davantage.

E. 8

Les considérants qui précèdent conduisent le Tribunal administratif fédéral à rejeter le recours, dans la mesure où il est recevable. Vu l'issue de la cause, les frais de procédure arrêtés à 2'000 francs sont mis à la charge des recourants qui succombent, en application de l'art. 63 al. 1 PA et des art. 1 ss du Règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2). Les frais de procédure sont prélevés sur l'avance de frais déjà versée d'un montant identique. Une indemnité à titre de dépens n'est allouée ni aux recourants (art. 64 al. 1 PA a contrario et art. 7 al. 1 FITAF a contrario), ni à l'autorité inférieure, ni à l'intimée (art. 7 al. 3 FITAF). (Le dispositif de l'arrêt se trouve à la page suivante.)

E. 9

novembre 2022 concernant le projet de rénovation et de transformation du débarcadère n° (...) « (...) » (cf. Faits, let. C supra). Outre les travaux d'assainissement déjà mentionnés, le projet prévoit d'élargir la passerelle du débarcadère de 1,6 m à 2,4 m (variante 1 ; cf. Faits, let. C supra). Concrètement, l'élargissement de 80 cm prévu par le projet est réparti comme suit : 25 cm du côté (...) et 55 cm du côté de la propriété des recourants. Il ressort du dossier que la variante retenue permet de réaliser le projet sans acquérir de terrains, de droits ou d'exproprier quiconque, les travaux et le projet se situant uniquement sur le domaine public. Par ailleurs, l'extension prévue n'a aucun impact sur la hauteur ou la disposition structurelle de l'installation. A l'appui de leurs recours, les recourants se plaignent d'une violation de leur droit d'être entendus (art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 [Cst., RS 101]), d'une violation du principe de coordination, dans la mesure où le projet litigieux aurait dû, selon eux, être coordonné avec celui de la Voie Bleue en raison de l'interdépendance des deux projets (art. 18 LCdF et 25a de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [LAT, RS 700]), d'une violation de l'art. 24 LAT, car le projet ne serait pas imposé par sa destination, ainsi qu'une violation du principe de la bonne foi (art. 9 et 5 al. 3 Cst.) en lien avec le principe de coordination (art. 25a LAT). Le Tribunal examinera successivement ces griefs dans les considérants qui suivent. 4. Il convient d'examiner en premier lieu le grief formel de violation du droit

A-6890/2023 Page 11 d'être entendu soulevé par les recourants. Selon eux, la décision attaquée ne serait pas suffisamment motivée, voire lacunaire. 4.1 4.1.1 A l'appui de leur recours, les recourants font valoir qu'ils ont dénoncé, dans leur opposition, l'absence de documents relatifs à la sécurité au travail et à la protection de la santé, mentionnés dans le commentaire de l'ordonnance 4 du 18 août 1993 relative à la loi sur le travail (OLT4, RS 822.114). Ils estiment également que les recommandations du comité pour les structures riveraines, les ports et les voies navigables n'ont pas été abordées, traitées ou exclues (ils citent le document suivant : Empfehlungen des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen"

Häfen und Wasserstrassen EAU 2012, 11e éd., herausgegeben vom Arbeitsausschuss "Ufereinfassungen" der Hafentechnischen Gesellschaft e.V. und der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik e.V., Berlin 2012 [ci- après : EAU 2012]). Selon eux, la décision attaquée est « totalement muette à ce sujet » et elle doit pour ce motif être annulée. 4.1.2 De son côté, dans sa réponse au recours, l'intimée considère que les documents jugés manquants par les recourants n'étaient pas requis pour cette procédure spécifique. Elle ajoute que cette interprétation s'appuie directement sur la directive de l'OFT du 1er mars 2017 concernant les exigences relatives aux demandes d'approbation des plans de débarcadères, qui détaille de manière précise les documents nécessaires pour chaque type d'installation. Elle rappelle notamment que la directive précise que les documents relatifs à la sécurité et à la protection de la santé ne sont exigés que pour les installations expressément visées par l'OLT4. Par ailleurs, elle considère que l'absence de mention des EAU 2012 dans la directive confirme leur non-pertinence pour la demande en question. Enfin, l'intimée ajoute que les recourants se sont bornés à revendiquer l'incomplétude du dossier, sans justifier de la pertinence des documents qu'ils estimaient manquants pour l'examen de la demande d'approbation des plans, ni de l'impact de ces documents sur leurs intérêts propres. Selon l'intimée, ce grief doit être rejeté. 4.2 4.2.1 Garanti par l'art. 29 al. 2 Cst., le droit d'être entendu comprend notamment le droit, pour le justiciable, de consulter le dossier et de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, de produire des preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves, d'en prendre connaissance et de se déterminer à leur propos (cf. également art. 26 à 33 PA ; ATF 144 II 427

A-6890/2023 Page 12 consid. 3.1 ; 142 II 218 consid. 2.3 ; arrêt du TF 2C_426/2020 du 23 juin 2020 consid. 4.1). 4.2.2 Le droit d'être entendu implique également l'obligation, pour l'autorité, de motiver sa décision (art. 35 al. 1 PA). L'administré doit en effet être en mesure de comprendre les motifs ayant fondé la décision de l'autorité, afin de pouvoir juger de l'opportunité d'un recours et, le cas échéant, attaquer utilement la décision. Il en va de même pour l'autorité de recours, afin qu'elle puisse exercer son contrôle en connaissance de cause (cf. arrêt du TAF A-4966/2018 du 26 octobre 2020 consid. 4.1 et les réf. cit.). L'autorité n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties ; il suffit qu'elle mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision (cf. ATF 143 III 65 consid. 5.2), étant précisé que la motivation peut être implicite et résulter des différents considérants de la décision (cf. ATF 141 V 557 consid. 3.2.1). 4.3 4.3.1 En l'espèce, le Tribunal de céans ne discerne aucune violation du droit d'être entendu des recourants. Comme indiqué précédemment (cf. consid. 4.2.2), l'autorité inférieure n'est pas tenue de discuter de tous les griefs invoqués par les recourants, d'autant plus s'ils ne sont pas pertinents. On peut d'ailleurs se demander si le grief tiré de l'absence de certains documents au dossier, invoqué de manière générale et sans la moindre motivation juridique dans l'opposition, puis répété de manière tout aussi concise dans le recours, est suffisant pour être considéré comme un grief recevable au regard de l'obligation pour les recourants de motiver leur recours (art. 52 PA), alors qu'ils sont représentés par deux mandataires professionnels. La question peut toutefois demeurer indéterminée, dès lors qu'il apparaît que ces documents n'étaient pas pertinents dans le cas d'espèce. En effet, le Tribunal de céans se rallie aux explications de l'intimée selon lesquelles l'OFT n'avait aucune obligation d'inclure dans son dossier les documents auxquels les recourants se réfèrent. Les recourants n'ont avancé aucun argument pour étayer leur affirmation selon laquelle l'OLT4 serait

applicable en l'espèce. Au contraire, l'examen des art. 7 et 8 de la loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (LTr, RS 822.11), ainsi que de l'art. 1 al. 2 OLT4, permet de déduire que l'intimée ne tombe pas dans le champ d'application de ces dispositions. Enfin, les recourants n'avancent aucun argument pour

A-6890/2023 Page 13 démontrer que les EAU 2012 auraient dû faire partie du dossier d'approbation des plans. Ce grief doit également être rejeté. 4.3.2 Il découle de ce qui précède que le grief de violation du droit d'être entendu invoqué par les recourants doit être intégralement rejeté, pour autant qu'il soit recevable. 5. Dans un second grief, les recourants se plaignent d'une violation du principe de coordination, dans la mesure où le projet litigieux aurait dû, selon eux, être coordonné avec celui de la Voie Bleue, en raison de l'interdépendance des deux projets (art. 18 LCdF et 25a LAT). 5.1 5.1.1 Les recourants estiment que, compte tenu de l'ampleur du projet dit de la Voie Bleue, la procédure suivie viole les art. 18 LCdF et 25a LAT. Ils reprochent en substance à l'OFT l'absence de toute mention du projet de la Voie Bleue dans le dossier d'approbation des plans. Selon eux, il apparaît « très clairement » que la transformation des infrastructures portuaires, notamment du débarcadère de (...), expressément mentionnée dans le rapport final du 19 novembre 2021 intitulé « Projet 207 – Bateau Zéro Emission sur le Léman », serait un « préalable nécessaire » au projet de la Voie Bleue. Il existerait donc un lien d'interdépendance entre les deux projets. Ils ajoutent également qu'il ne s'agit pas de projets menés côte à côte ou en parallèle, mais d'un « seul et unique projet global » dont la transformation des débarcadères fait partie intégrante. 5.1.2 Dans sa décision attaquée, l'OFT souligne que la Voie Bleue est un projet de nouvelle voie navigable entre Corsier et Bellevue impliquant une procédure de concession, et se réfère à l'argumentation développée au stade de l'opposition des recourants. Il précise que, à la date de la décision attaquée, l'entité compétente de l'OFT confirmait que la CGN n'avait pas encore déposé de demande de concession pour cette ligne, et qu'il n'y avait donc pas de procédure en cours devant l'OFT. Il considère en substance que la nature des projets, leur niveau de maturité, leurs périmètres (limité au débarcadère pour l'un et allant jusqu'à Corsier pour l'autre), ainsi que les compétences propres des autorités concernées par des procédures différentes, plaident en faveur de l'indépendance de ces projets (décision, ch. 5.4.1). Selon l'OFT, aucune violation du principe de coordination entre les projets, respectivement les procédures, ne peut être retenue. Par ailleurs, il ajoute que l'objet de la décision attaquée est même considéré comme une nécessité en matière de sécurité et de mise en

A-6890/2023 Page 14 conformité. Il se justifie par lui-même et affirme dès lors son indépendance par rapport au projet de la Voie Bleue. 5.1.3 Dans sa réponse au recours, l'intimée souligne qu'il est établi que le projet contesté est nécessaire, comme en témoignent les inspections réalisées en 2016 et 2020, qui ont révélé une détérioration de l'ouvrage. Elle rappelle également que le projet répond directement à la nécessité de dépolluer l'ouvrage, tout en respectant les exigences légales en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Elle précise également qu'il est établi que l'élargissement du débarcadère ne provoquera pas d'atteinte disproportionnée à la protection de la zone ni à l'environnement (elle se réfère à cet égard aux pièces 3, 13 et 18 de la demande PAP du 17 mars 2022, aux prises de position de l'Office fédéral de l'environnement [ci-après : l'OFEV] des 21 et 28 septembre 2022, ainsi qu'aux préavis cantonaux inclus dans le dossier de la cause). Par ailleurs, à titre de comparaison, elle souligne que le débarcadère n° 3 « Corsier » est également concerné par la Voie Bleue, mais qu'il ne fera pas l'objet d'un

élargissement, car le rapport d'inspection n'a pas révélé la nécessité d'une rénovation structurelle. A l'inverse, le débarcadère n° 12 « Pâquis », qui n'est pas concerné par le projet de la Voie Bleue, a bénéficié d'améliorations en matière d'accessibilité dans le cadre de sa rénovation (cf. pièces 3, 7 et 7bis du bordereau de pièces joint à la réponse du 29 février 2024). En résumé, l'intimée considère que, dès lors que la réalisation du projet est dictée par des impératifs de sécurité structurelle, d'aptitude au service et de conformité réglementaire, l'indépendance du projet contesté par rapport à la ligne de la Voie Bleue est clairement avérée.

5.2 5.2.1 Les projets de construction ou de modification d'installations nautiques sont régis par les art. 8 et 9 LNI. L'art. 8 LNI dispose que la construction ou la modification d'installations portuaires sont régies par la LCdF. Aux termes de l'art. 18 LCdF, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (des installations ferroviaires, dans le cas d'espèce des installations portuaires) ne peuvent être établies ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente (al. 1). L'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFT (al. 2). L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (al. 3).

A-6890/2023 Page 15 5.2.2 Le principe de la coordination des procédures vise en premier lieu à assurer, d'un point de vue matériel, une application cohérente des normes sur la base desquelles des décisions administratives doivent être prises (cf. ATF 116 Ib 326, arrêt « Chrüzlen » ; ATF 120 Ib 400 consid. 5 ; arrêt du TF 1C_321/2010 du 24 mars 2011 consid. 5.1 ; arrêt du TAF A-5197/2020 du 30 novembre 2021 consid. 5.2). Dans l'arrêt précité, le TF avait considéré que lorsqu'un projet impliquait l'application de diverses législations, la décision d'approbation dudit projet devait faire l'objet d'une coordination matérielle entre les diverses autorités compétentes, afin d'éviter que les décisions nécessaires ne se contredisent, ou que certains aspects ne soient pas examinés. L'art. 25a LAT a été adopté à la suite de cette jurisprudence (cf. Message concernant la modification de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire [LAT], du 30 mai 1994, FF 1994 1059 ss, spéc. 1070 ss). Il prévoit qu'une autorité chargée de la coordination doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demande d'autorisations soient mises simultanément à l'enquête publique (art. 25a al. 2 let. b LAT), à ce qu'il y ait une concordance matérielle des décisions ainsi que, en règle générale, une notification commune ou simultanée (art. 25a al. 2 let. d LAT). Ces décisions ne doivent pas être contradictoires (art. 25a al. 3 LAT).

5.3 5.3.1 Au niveau fédéral, toutefois, des principes de coordination plus exigeants ont été adoptés par le législateur. C'est en effet avec la loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (LCoord, RO 1999 3071, FF [Feuille fédérale] 1998 2221) que le législateur a déjà veillé à ce que la coordination entre des projets fédéraux soit respectée. En effet, la coordination qui résulte de cette législation est à la fois matérielle et formelle. Concrètement, les décisions à prendre sont coordonnées matériellement quant à leur contenu, et la loi désigne une seule autorité compétente, chargée de consulter toutes les autorités spécialisées avant de prendre une décision (cf. FF 1998 2221 ss). La LCoord a de fait modifié toute une série de lois fédérales régissant l'approbation et les compétences respectives dans le cadre de projets fédéraux. Ainsi, la LCdF a été modifiée par la LCoord, de même que la LNI. L'art. 25a LAT a dès lors une portée très subsidiaire, la matière étant épuisée dans le cas d'espèce par la LCdF et la LNI. Dans le cadre de l'art. 25a LAT ou de dispositions topiques régissant une matière, encore faut-il, pour que l'on puisse parler de nécessité de coordination, que les projets concernés soient de même nature, concernent le même objet et aient la même finalité. En premier lieu,

la

A-6890/2023 Page 16 procédure d'approbation de plans d'installations n'est pas de même nature que l'octroi d'une concession : la première vise à autoriser, après en avoir contrôlé la conformité à la loi, la construction ou la modification d'un ouvrage public (art. 18 ss LCdF) ; la seconde vise à autoriser, par le biais d'autorisations ou de concessions, l'activité de transport de voyageurs, conformément à la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1), applicable par renvoi de l'art. 7 LNI. La LTV régit ainsi le transport régulier de voyageurs qui ressortit de la régle fédérale (art. 87 Cst.), s'agissant d'entreprises qui entendent transporter régulièrement des voyageurs, avec une fonction de desserte, moyennant un horaire et un tarif publiés. Une concession assure ainsi l'exclusivité à l'entreprise concessionnaire, car elle a précisément pour but de déléguer une activité relevant de la régle fédérale. S'agissant de bateaux qui naviguent sur des lacs, lesquels sont des espaces publics, aucune mesure de construction à terre n'est nécessaire pour obtenir une concession. Cette dernière a pour fonction de définir les droits et devoirs du concessionnaire, et rien d'autre (cf. LTV, art. 6 et ss). La nature d'une approbation de plans à terre et celle d'une concession diffèrent totalement. Les questions à examiner relèvent de législations différentes et poursuivent des buts différents. Ceci exclut déjà toute obligation de coordination. 5.3.2 En l'espèce, et s'agissant des faits de la présente cause, rien dans le dossier ne permet de suivre l'argumentation des recourants, qui affirment que le projet litigieux et la Voie Bleue seraient interdépendants. Au contraire, l'examen du dossier permet de constater qu'ils sont indépendants l'un de l'autre. Ces projets ne poursuivent pas les mêmes objectifs. Le projet contesté par les recourants est avant tout motivé par des raisons de sécurité et de mise en conformité, l'OFT mentionnant même une « nécessité » à cet égard (cf. consid. 5.1.2 supra). Cette nécessité ressort également des inspections et de l'audit du débarcadère figurant au dossier. Les exemples cités par l'intimée le montrent clairement : un autre débarcadère concerné par la Voie Bleue n'a pas fait l'objet d'un élargissement, alors qu'un autre, non concerné, a bénéficié d'améliorations en matière d'accessibilité lors de sa rénovation (cf. consid. 5.1.3 supra). On relèvera également que les périmètres des projets ne sont pas les mêmes, que les projets ne suivent pas la même procédure et qu'ils n'en sont pas au même stade de maturité. Concernant ce dernier point, les événements récents contredisent les arguments des recourants. Dans leurs écritures, ils affirment en effet que le projet litigieux est un « préalable nécessaire » au projet de la Voie Bleue. Or, par décision du 17 juillet 2025, l'OFT a octroyé à la CGN la concession de desserte entre Bellevue et

A-6890/2023 Page 17 Corsier (la « Voie Bleue »), alors même que la présente cause n'avait pas été tranchée. Cet octroi de concession a au demeurant fait l'objet de recours (cf. procédures A-6655/2025, A-6779/2025 et A-6966/2025) au cours de la première quinzaine du mois de septembre 2025, notamment par les recourants. Si le projet litigieux était un préalable nécessaire à la mise en service de la Voie Bleue, comme l'affirment les recourants, l'intimée n'aurait pas pu annoncer une mise en service pour le 15 septembre 2025. Enfin, une consultation rapide des horaires de la CGN sur le lac Léman permet de constater que des liaisons avec le port de Bellevue ont lieu chaque jour, indépendamment de tout nouveau projet de concession (cf. <<https://www.cgn.ch/fr/horaires-billets>>, consulté le 5 septembre 2025). En sus des faits rapportés par l'autorité de première instance s'agissant de la réfection ou de l'absence de réfection d'autres débarcadères (cf. consid. 5.1.3 supra), la situation actuelle au port de Bellevue démontre clairement que le projet litigieux peut

coexister sans l'octroi d'une concession, et inversement. Il n'y avait donc aucune nécessité de coordonner ces deux procédures. Les griefs invoqués par les recourants sont dénués de tout fondement et doivent par conséquent être rejetés dans leur intégralité. 5.3.3 Enfin, au vu de ce qui précède, et par une appréciation anticipée des moyens de preuve, il convient de rejeter la réquisition formulée par les recourants dans leurs observations finales. Ils requièrent en effet l'apport du dossier constitué par l'OFT en lien avec la demande de concession relative à la Voie Bleue. Or, comme déjà mentionné (cf. consid. 5.3.1 et 5.3.2 supra), aucun lien avéré n'existe entre ces deux procédures, ce qui rend la réquisition en question inutile. Le Tribunal de céans dispose en effet de tous les moyens de preuve utiles pour se forger une opinion s'agissant de l'approbation des plans pour la réfection du débarcadère de (...). Dès lors que la concession de la Voie Bleue ne relève pas de l'objet du présent litige, cette réquisition est rejetée, pour autant qu'elle soit recevable. 6. Dans un troisième grief mêlant divers aspects, les recourants se plaignent d'une violation de l'art. 24 LAT, car le projet ne serait pas imposé par sa destination et l'autorité n'aurait pas procédé à une correcte pondération des intérêts en présence selon cette disposition.

E. 13

décembre 2022 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand, RS 151.3), car le débarcadère est de courte distance et déjà aisément praticable pour une personne à mobilité réduite en fauteuil roulant.

E. 15

juillet 2021 avait notamment retenu que la largeur de 2,4 m du tablier était la largeur maximale permettant de s'intégrer dans le bâti existant sans réaménagement excessif, c'est-à-dire sans empiéter sur le gabarit de la passerelle d'amarrage existante (cf. procès-verbal de la séance d'instruction du 24 février 2025). Il n'y a pas lieu de mettre en doute ces expertises ni la variante retenue par l'intimée. Le Tribunal de céans ne discerne aucune violation de la LHand ni du principe de proportionnalité dans le choix retenu par l'intimée et approuvé par l'autorité inférieure dans la décision attaquée.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.