



**COMMISSION
TRANSPORTS, SÉCURITÉ & MOBILITÉ**

**Rapport (public)
de la séance du lundi 28 août 2023 à 19h00
Salle du Conseil municipal**

Présent-e-s : M. Killian SUDAN (Président)
Mme Dominique BAUMBERGER
M. Adrien COCHET
Mme Claudia COCHET
M. Federico GIACOBINO
Mme Catherine ODIER
M. Laurent PECCOUD

M. Christophe BAUMBERGER Adjoint
M. Charles LASSAUCE Secrétaire général

Excusé-e-s : --

Absent-e-s : --

Invités : M. Guillaume PRIVAT, Emch+Berger
M. Pierre IMHOF, Directeur de la CGN
M. Sébastien Munafò, 6-T

ORDRE DU JOUR

- 19h Audition de M. Guillaume Privat de Emch+Berger, auteur de l'étude de mobilité pour le compte de l'Association Sauvons la baie de Corsier**
- 19h45 Audition de M. Pierre Imhof, Directeur de la CGN, et M. Sébastien Munafò, ingénieur mobilité de la société 6-T**
- 1. Approbation de l'ordre du jour**
 - 2. Discussion suite aux deux auditions**
 - 3. Divers**

Le Président ouvre la séance en souhaitant la bienvenue à toutes et tous.

Audition de M. Guillaume Privat d'Emch+Berger, auteur de l'étude de mobilité pour le compte de l'Association Sauvons la baie de Corsier

M. G. Privat est venu présenter l'étude de mobilité commanditée par l'Association Sauvons la baie de Corsier (ASBC) qui s'est, après la présentation publique du mois de juin 2021, posé des questions sur la Voie bleue. Emch+Berger est un bureau-conseil en ingénierie.

Arrivée de Mme C. Odier.

L'étude confiée à Emch+Berger portait sur l'analyse des répartitions modales locales (déplacements des habitants de la région, interactions avec la Voie bleue, conséquences sur Corsier-Port, et plus particulièrement le quai).

La Voie bleue est une liaison lacustre entre Bellevue-Saladin et Corsier-Port, soit deux zones périurbaines. Cette ligne, exploitée par la CGN, serait publique, mais avec son propre système d'abonnements (non rattachée à Unireso). La traversée des bateaux, d'une capacité de 80 à 100 passagers (40 places pour les vélos), durerait environ 13 min. Le coût annuel de fonctionnement, estimé à 1 mio, serait assumé en partie par la billetterie, les signataires de la convention et un acteur privé.

Plusieurs chiffres avaient été articulés par la CGN lors de la présentation publique, en juin 2021 : ouverture de la ligne à l'horizon 2024 avec 1'700 personnes, puis à l'horizon 2030 environ 2'300 personnes, 10 allers-retours/jour aux heures de pointe (5 le matin, 5 le soir). La volonté est que les gens viennent en vélo, à pied ou en transports publics et que ni motos ni voitures ne circulent sur le quai de Corsier.

Cette volonté de limiter le trafic motorisé sur le quai a été relevée en 2022 par CITEC dans le cadre d'une autre étude. Ce bureau avait démontré la nécessité de mettre un certain nombre de garde-fous ou de mesures d'accompagnement pour éviter que les voitures s'engouffrent sur le quai de Corsier, qui est assez contraint au niveau de la circulation. **M. G. Privat** a confirmé les éléments relevés par CITEC, qui ont aussi été relevés par 6-T, et qui démontrent la nécessité de prendre des mesures si la Voie bleue venait à Corsier.

Les données d'affluence communiquées par la CGN ont été croisées avec les statistiques cantonales (actualisées tous les 5 ans). Concernant les zones périurbaines comme Corsier, 65 % des personnes qui se déplacent pour des motifs professionnels utilisent un véhicule motorisé (voiture ou moto). 20 % choisissent les transports publics et 15 % le vélo ou la marche.

Le bureau Emch+Berger est parti du principe que le bassin de travail se trouve plutôt sur la rive droite que la rive gauche, plus résidentielle. En croisant les chiffres évoqués ci-dessus avec les horaires de la navette et les modes de déplacements, l'étude a permis de définir les flux qui seraient générés à Corsier-Port.

80 % des usagers partiraient le matin en direction de Bellevue pour rentrer le soir à Corsier-Port (contre 20 % en sens inverse). En se basant sur des horaires de travail courants, la navette de 6h10 serait moins empruntée que celle de 7h40. L'étude a fait le choix de ne pas lisser les courbes, a contrario de la CGN. Sur les 1'700 passagers prévus, il pourrait donc y avoir 220 personnes intéressées par un bateau offrant une capacité de 100 places. Cette première réflexion pose la question de comment la CGN est parvenue au chiffre de 1'700 et pour quelle raison c'est une navette de 100 places qui est prévue, sachant que les usagers ne se répartiront pas de façon uniforme.

En croisant la répartition modale qui ressort des statistiques cantonales avec ces 1'700 personnes, le bureau Emch+Berger arrive à 315 stationnements nécessaires pour accueillir les voitures, 5 places de dépose-minute (avec boucle de rebroussement), environ 82 stationnements pour les motos, une cinquantaine de places vélos à terme et 41 piétons (transports publics).

Concernant le calcul de la répartition multimodale, **M. Ch. Baumberger** précise que chaque trajet est subdivisé par mode de déplacement. Le nombre de trajets ne correspond donc pas au nombre réel de personnes qui se déplacent.

M. G. Privat, qui confirme cette information, ajoute que l'idée est de regarder les pourcentages de trajets par mode de transport. Certains utilisent effectivement des chaînes de déplacements (par exemple voiture, puis transports publics, puis vélo), d'autres empruntent uniquement les transports publics.

Partant de cette base de calcul, Emch+Berger a ensuite étudié la plausibilité des arguments (en vélo, à pied, en transports publics) pour la Voie bleue par rapport aux bassins de fréquentation possibles. Les 10 min à pied ou en vélo couvrent des zones résidentielles peu denses. La plupart des gens viendraient plutôt en transports publics ou en voiture.

Les éléments de transbordement (chaînes de déplacements choisies par les usagers de la Voie bleue) sont difficiles à prévoir. Si les gens utilisent de plus en plus des moyens multimodaux, la traversée par des moyens terrestres est assez efficace à Genève, maintenant (lignes E et G).

Emch+Berger est donc parti du principe que les usagers de la Voie bleue prêts à transborder seraient plutôt des automobilistes. Vu les 300 places de stationnement que cela induirait, l'étude s'est intéressée au secteur entre la route d'Hermance et la baie (gabarits, stationnement, cheminements piétons, capacités des carrefours, etc.). Compte tenu de ces éléments, les flux seraient canalisés sur le chemin du Port, le seul accès confortable au débarcadère.

Le nombre de ces véhicules posera des problématiques de croisements et de sécurité sur le chemin du Port et les carrefours au moment de se réinsérer sur la route d'Hermance, engendrant des bouchons qui redescendraient presque jusqu'au quai, aux heures de pointe.

Au vu de ces différentes conclusions, le quai de Corsier ne serait pas forcément le débarcadère le plus intéressant pour ce genre de liaison lacustre, et ce malgré tout l'intérêt de valoriser le lac. Car cela pourrait causer des problèmes de saturation et de sécurité pour les habitants vivant à proximité du quai. Or il appartient à la commune d'assurer la sécurité et le confort des habitants, et non de les laisser dans une zone de danger ou avec des nuisances de transports, alors qu'il est déjà assez difficile de circuler dans ce secteur, l'été.

Ci-après les remarques ou questions qui suivent cette présentation.

Emch+Berger n'a pas pris en compte un potentiel changement de mentalité des usagers après l'arrivée de la Voie bleue.

Selon **M. G. Privat**, ces changements de mentalité sont rares, et surtout liés à l'offre des transports publics.

Au-delà du préambule, l'étude de CITEC portant sur la pacification du quai de Corsier n'est pas évoquée dans l'étude d'Emch+Berger. Pourtant, une présentation publique est prévue. M. G. Privat part du principe qu'il faudra 300 places de stationnement, alors que la commune ne souhaite plus de voitures sur le quai.

L'étude demandée à Emch+Berger visait à déterminer les flux générés par la Voie bleue, et non les mesures d'accompagnement pour éviter ces nuisances sur le quai, répond **M. G. Privat**. Il serait bien entendu impossible de créer 300 places de stationnement à Corsier-Port. Mais comme les porteurs du projet Voie bleue affirmaient que les usagers utiliseraient le vélo ou les transports publics, l'ASBC voulait connaître les chiffres multimodaux générés par cette ligne.

La commune souhaitait instaurer des contraintes (interdiction de stationnement, d'accès, etc.). Celles-ci auraient-elles une influence sur la répartition multimodale ?

M. G. Privat confirme que des mesures d'accompagnement influenceraient la situation.

Y a-t-il des exemples, à Genève, d'une modification de la répartition multimodale suite à la fermeture d'un accès ? Quels seraient les impacts d'une interdiction de stationnement ?

M. G. Privat ne connaît pas d'exemples précis, sur Genève. Mais les comportements et transports diffèrent, lors des gros chantiers. Pendant la construction de la tranchée couverte de Vézenaz, par exemple, et au vu des difficultés de circulation, les déplacements se sont reportés sur le vélo et les transports publics.

L'étude d'Emch+Berger datant d'avril 2023, quand est-ce que l'ASBC a consulté ce bureau ?

Le dialogue a démarré mi/fin 2022, indique **M. G. Privat**.

Tous les éléments n'ont pas été communiqués aux mandataires pour cette étude, bien faite au demeurant. Car il a été dit publiquement, déjà lors de la première présentation de la Voie bleue, qu'aucun stationnement ne serait créé. Ces 300 places évoquées dans l'étude sont

inexactes, puisque les autorités communales se battent justement pour le contraire. La présentation publique du projet Voie bleue visait à montrer aux opposants tout ce que les autorités souhaitaient réaliser sur le quai. Il n'a jamais été question de parkings supplémentaires, mais de laisser le quai en l'état, voire d'en fermer une partie pour le rendre encore moins accessible aux voitures.

M. G. Privat répète que les chiffres d'affluences donnés par la CGN ont été croisés avec les statistiques cantonales. Bien que les 300 places de stationnement soient un chiffre théorique (44 à disposition sur le quai), cela représenterait 260 voitures qui se garaient sur les trottoirs ou ailleurs.

Ces voitures ne viendront pas. Mais toute personne qui ne connaîtrait pas la réalité de ce dossier, et devant les données alarmistes de cette étude, pourrait s'inquiéter à tort.

M. Ch. Lassaue, qui a lui aussi consulté le microrecensement mobilité et transports (MRMT), constate que M. G. Privat a choisi les motifs de déplacements professionnels, et non les motifs travail, pour lesquels il y a bien moins de voitures et de passagers (30 % de véhicules). Les gens qui doivent se déplacer durant la journée pour des raisons professionnelles utilisent beaucoup plus la voiture. Ce biais ne tient pas compte des seuls déplacements pendulaires quotidiens. Concernant la méthodologie, l'étude ne se base que sur la demande, pas l'offre.

M. G. Privat est parti de l'affluence attendue pour collecter les facteurs multimodaux, et non du bassin de population.

Les chiffres de 1'700 et 2'400 représentent le bassin de population qui pourrait être potentiellement intéressé, souligne **M. Ch. Lassaue**.

Ceux-ci figurent dans l'étude de 6-T, ajoute **M. G. Privat**. Lors de la présentation publique, en juin 2021, ils étaient indiqués « utilisateurs de la Voie bleue ».

« Utilisateurs potentiels », précise **M. Ch. Lassaue**.

Si **M. G. Privat** avait disposé de l'étude de 6-T avant, il serait parti d'une base de 175 usagers pour définir les types de transports ; il ne serait pas du tout arrivé à 300 voitures.

Un commissaire, qui prend ce chiffre en tant que tel, relève que celui-ci ne tient pas du tout compte de certaines variables, comme l'interdiction du stationnement sur le quai.

Si la commune votait ces mesures d'accompagnement, ces chiffres seraient réactualisés, confirme **M. G. Privat**. Mais il ne disposait pas, à l'époque, de toutes ces données.

M. Ch. Baumberger relève que l'instauration du macaron, à Corsier n'a pas généré de stationnement sauvage dans les champs, sur les trottoirs, etc. En bas de Cologny, toutes les places de stationnement ont été supprimées vers la rotonde et le quai en direction de Genève. Au vu des flux, dans ce secteur, les reports multimodaux sont phénoménaux (des centaines d'usagers ont changé de mode de transport). En face, où il reste des places de stationnement, il n'y a jamais de voiture en double file. Le changement de paradigme est visible. Quant au parking souterrain de 900 places, qui se trouve à 1-2 km, il est souvent aux trois quarts vide. Les autorités ont clairement dit qu'elles ne voulaient pas de véhicules sur le quai. Les 1'700 personnes qui ont servi de base à l'étude d'Emch+Berger représentaient un potentiel de passagers sur tout ce bassin lacustre. De plus, les changements de mentalité intervenus depuis 2015 n'ont pas été pris en compte dans l'étude.

Car les statistiques plus récentes ne sont pas encore disponibles, répond **M. G. Privat**.

Un commissaire évoque un article concernant la liaison Chens-sur-Léman/Nyon. Le préfet de Haute-Savoie voulait fermer le parking de Chens-sur-Léman, en cause le stationnement de quelque 250 pendulaires. Cette liaison s'est ensuite déplacée sur Yvoire. La Voie bleue pourrait-elle faire un appel d'air, puisque le nombre de pendulaires ne fait qu'augmenter ?

Un autre commissaire demande si les mandataires d'Emch+Berger ont évoqué la possibilité de revoir cette étude une fois les mesures de pacification du quai plus clairement définies.

Pas pour l'instant, indique **M. G. Privat** qui a des contacts réguliers avec l'ASBC concernant diverses problématiques qui ne sont pas forcément visibles du premier coup dans les différentes études.

La phase-pilote de 3 ans a-t-elle été prise en compte ?

M. G. Privat répond par la négative.

L'importance de cette phase-pilote est soulignée. Car si la Voie bleue n'attirait pas le public souhaité, ce projet s'arrêterait. Les chiffres figurant dans l'étude seraient alors moins alarmistes.

L'ASBC souhaiterait elle aussi des chiffres moins alarmistes et que les choses se passent bien, confirme **M. G. Privat**.

L'analyse a-t-elle aussi porté sur les besoins professionnels vs loisirs ? Une étude a-t-elle été réalisée sur l'intérêt des particuliers, notamment les Corsiérois, pour les week-ends ou les midis ?

Conformément au mandat confié à Emch+Berger, cette étude s'est limitée aux flux professionnels générés par la Voie bleue, précise **M. G. Privat**.

L'augmentation ou l'accroissement des risques sécuritaires évoqués par l'étude se fondent-ils sur une évaluation du tracé existant (chemin du Port), le taux d'accidentologie actuel et celui envisagé ?

M. G. Privat, qui répond par la négative, souligne que plus on ajoute de véhicules, plus il y a des risques d'accident. De plus, il s'agit d'une zone quelque peu risquée au niveau des nouveaux débouchés sur le chemin du Port. À quoi s'ajoutent les retardataires potentiels qui accéléreront pour prendre la navette, comme aux abords des gares, des facteurs accidentogènes supplémentaires.

Un commissaire n'a pas vu mention, dans l'étude, de l'analyse multicritères qui a permis de localiser le point d'intérêt, à savoir Corsier.

Cette analyse avait à l'époque déterminé que Corsier n'était pas le débarcadère le plus intéressant, mais elle n'a pas été prise en compte dans le cadre de la Voie bleue, indique **M. G. Privat**. Pour quels motifs ? Seuls les porteurs du projet pourraient répondre à cette question. Le débarcadère de Bellerive, même s'il n'est pas aux normes pour accueillir des bateaux, serait plus intéressant, car il permettrait de créer une boucle de rebroussement pour les voitures et un accès aux transports publics jusqu'au pied du débarcadère (ligne 38).

M. Ch. Lassaue relève que cette analyse part du principe que les usagers de la Voie bleue seront comme la moyenne des gens, à savoir 60 % à venir en voiture. Que feront ces automobilistes, sur l'autre rive, une fois privés de leur véhicule ?

M. G. Privat rappelle que sur la rive droite, les transports publics (Léman Express ou bus) ne seront pas à disposition rapidement. Mais le bassin d'emplois sera potentiellement à portée de marche (10-15 min), au contraire de Corsier.

Donc cette analyse ne prend pas en compte l'environnement réel (non-accessibilité des voitures, etc.) du côté de Corsier, mais tient compte de la proximité sur la rive opposée ? constate **M. Ch. Lassaue**.

M. G. Privat ne dispose pas d'autres éléments, puisque le côté Bellevue n'a pas été analysé.

M. Ch. Lassaue est quelque peu surpris par la similarité des éléments avec les statistiques cantonales, car les déplacements sur la route de Thonon entre Corsier et Vézenaz sont traités comme dans les zones de modération de trafics (chicanes, ralentissements, 30 km/h).

Cela signifierait que les politiques publiques de mobilités ne servent à rien.

Les statistiques et les comportements évoluent, mais pas assez pour obtenir une diminution nette des voitures sur le canton, indique **M. G. Privat**.

Selon **M. Ch. Lassaue**, en aucun cas 65 % des usagers de la Voie bleue prendront leur voiture. Des politiques publiques sont mises en place pour l'éviter. Il y a déjà des chicanes sur la route du Port, des accès étroits, etc. Quelle est la logique d'appliquer les mêmes statistiques au quai de Corsier, sans tenir compte de la situation existante, que pour la route de Thonon ou le quai de Cologny ? Il faudrait d'abord se baser sur la situation actuelle, par exemple les statistiques figurant dans l'étude de CITEC.

M. G. Privat rappelle les situations de blocage, l'été, car les gens, malgré les chicanes et la voie sans issue, descendent sur le quai en voiture.

Parce qu'il y a des places de stationnement, souligne **M. Ch. Baumberger**.

Le jour où il y aura des mesures d'accompagnement, **M. G. Privat** sera très heureux de revenir présenter une étude mise à jour avec une situation apaisée.

Un commissaire aurait trouvé intéressant que les hypothèses de reports multimodaux tiennent compte de la situation géographique (Corsier vs Cologny, par exemple), ce projet se voulant dédié aux mobilités douces. La commune se retrouvera avec deux études distinctes qui ne répondront pas à ces questions.

M. G. Privat pense que les différences entre les bassins de populations et les répartitions modales selon les différents débarcadères à disposition sur la rive gauche devraient faire l'objet d'une troisième étude, qui manque actuellement.

Un commissaire évoque un autre article paru en 2018, qui indiquait que 2'500 frontaliers empruntaient quotidiennement les bateaux de la CGN pour venir travailler en Suisse. La ligne Nyon/Yvoire avait connu la plus forte croissance durant les 5 dernières années, soit 12,4 %. La CGN, qui était auparavant axée sur les touristes, vivait grâce au trafic pendulaire (deux tiers des passagers). D'où son intérêt pour la Voie bleue. Car la CGN n'avait ni les moyens, ni les bateaux, ni les débarcadères pour ses nouvelles ambitions, sachant que construire des débarcadères est assez compliqué et coûteux.

M. G. Privat constate que les bateaux qui accostent à Thonon ou Evian sont chargés à bloc. La quantité de passagers est impressionnante.

En l'absence d'autre remarque ou question, **le Président** libère M. G. Privat.

Départ de M. G. Privat.

Arrivée de MM. P. Imhof et S. Munafò.

Audition de M. Pierre Imhof, Directeur de la CGN, et M. Sébastien Munafò, ingénieur mobilité de la société 6-T

M. S. Munafò, directeur de la filiale suisse, précise tout d'abord que 6-T n'est pas un bureau d'ingénieurs mais de recherche, qui s'intéresse à la mobilité dans un sens plus large. C'est d'ailleurs l'un des enjeux de cette étude de comprendre aussi les dynamiques socioéconomiques de demandes qui dépassent parfois l'ingénierie, raison pour laquelle 6-T a été mandaté par la CGN afin d'approfondir ces questions de l'accessibilité et de la mobilité autour de la Voie bleue Bellevue/Corsier. Les commissaires ont reçu le rapport de 6-T, qui sera résumé dans cette présentation qui se terminera avec un petit point sur le rapport d'Emch+Berger, dont les conclusions ne sont pas les mêmes.

6-T est un bureau indépendant qui n'est affilié à aucun parti politique, ce qui lui permet le plus d'objectivité possible sur les sujets de mobilité, très crispants. 6-T se veut donc garant de la scientificité et de l'objectivité des éléments présentés dans son rapport, qui ne sont pas celles de la CGN, de la commune ou du canton.

6-T avait étudié, sous l'ancienne direction de la CGN, divers liens potentiels lacustres, que ce soit dans le petit, le haut ou le grand lac, afin d'estimer les marchés de mobilités. Le nouveau mandat de 6-T était d'affiner un certain nombre d'éléments sous l'angle de la demande et de l'accessibilité. Au vu de l'avancement du projet Voie bleue, l'objectif était d'approfondir les enjeux de ce lien potentiel entre Bellevue et Corsier, mais aussi de formuler des recommandations pour maximiser les effets positifs d'une telle offre tout en minimisant d'éventuels effets négatifs ou nuisances.

Le mandat de 6-T ne portait pas sur l'évaluation de toutes les possibilités de liens lacustres entre la rive gauche et la rive droite, mais était centré sur le lien Corsier/Belevue. Les porteurs du projet comme ses opposants se sont également interrogés sur les autres débarcadères possibles. Le lien Corsier/Belevue est issu d'une étude de faisabilité de la CGN et du canton, elle-même issue de nombreux critères techniques, juridiques, etc. qui ont amené au choix de Corsier. Le bureau 6-T encourage les porteurs du projet à bien expliciter les raisons et à être parfaitement transparents afin d'avoir un débat apaisé sur le projet Voie bleue.

Concernant l'analyse de la demande, le questionnement général n'est pas évident. 6-T doit estimer, sur le moyen terme, un nombre potentiel de passagers pour une offre qui n'existe pas et qui ne peut être comparée, faute d'offres similaires. Il a donc fallu se fonder sur des indices en utilisant les outils offerts par le canton et la Confédération.

Les premiers indices importants pour comprendre la mobilité proviennent de la Confédération, c'est-à-dire les données MNTP (modèle national de transports de personnes). Cet outil extrêmement complet a été développé par l'office fédéral du développement territorial avec l'office fédéral des transports. Il permet de modéliser les transports en Suisse, actuels et futurs. Les professionnels travaillent sur des matrices de demandes pour connaître les liens entre les territoires (origines et destinations), et donc identifier les marchés.

M. S. Munafò insiste sur la différence entre les notions de marchés de mobilités et le nombre de passagers d'une ligne comme la Voie bleue. Ces marchés de mobilités, qui se répartissent entre différents moyens de transport (cf. MNTP), ont servi de base à l'hypothèse de la part modale qui pouvait être gagnée par la Voie bleue.

Dans un souci d'honnêteté par rapport au débat de l'accessibilité des voitures à Corsier et à Bellevue, 6-T a travaillé sur deux hypothèses : marché élargi (utilisation d'un transport individuel motorisé (TIM) pour rejoindre le débarcadère dans un rayon de 20 min de trajet) – ce n'est pas l'hypothèse de base des porteurs du projet – et marché restreint (20 min à pied, en transports publics ou en vélo).

Marché de déplacements élargi : selon les matrices du MNTP de la Confédération, ce marché est estimé à 1'680 déplacements/jour existants et potentiellement concernés par la Voie bleue. Ces itinéraires seraient théoriquement plus intéressants, en temps de parcours, par la Voie bleue que le pont du Mont-Blanc ou l'autoroute de contournement, même si la voie lacustre n'en captera qu'une partie.

Marché restreint : avec une même logique géographique, seuls 870 déplacements/jours (Corsier, Anières, Hermance, Nations, aéroport) sont potentiellement captables par la Voie bleue.

Le modèle multimodal transfrontalier (MMT) cantonal est employé par l'État pour la création de toutes les infrastructures importantes de transport (routes, pistes cyclables, voies de chemin de fer, trams, etc.). Cet outil est plus fin que le MNTP, car basé sur le bassin genevois et transfrontalier. Les analyses ont été réalisées par l'OCT.

La modélisation de la Voie bleue avec le MMT est fondée sur les mêmes hypothèses que ci-dessus :

Sans offre de stationnement (Corsier et Bellevue) pour les véhicules motorisés :

120 utilisateurs/jour/moyens.

Avec une offre de stationnement (Corsier et Bellevue) pour les véhicules motorisés : 130 utilisateurs/jour/moyen.

Les origines de destinations sont globalement les mêmes que celles qui ressortent des matrices du MNTP.

Sur la base de ces analyses et indices, la part de marché qui pourrait être captée par la Voie bleue a été estimée en fonction des points faibles et forts de cette offre, car les modes de transports sont concurrents.

Points forts de la Voie bleue : rapidité, confort, dimensionnement prévu pour les vélos, vertus écologiques.

Points faibles de la Voie bleue : ruptures de charge, connexion avec les transports publics imparfaite, tarif non intégré à Unireso, horaires non cadencés et discontinus durant la journée, offre non prévue pour les week-ends et jours fériés (la mobilité domicile/travail ne représente que 20 % des déplacements). Au vu de ces points faibles, 6-T formule l'hypothèse que seulement 30-40 % de ces marchés de mobilités pourront être captés par la Voie bleue ; une amélioration de l'offre aurait sans doute une incidence sur cette part.

En résumé :

MNTP (Confédération) : 300 à 350 déplacements/jour.

MMT (canton) : 120 déplacements/jour, corrigé par le canton à 150 à 180 déplacements/jour en fonction des expériences précédentes sur les lignes régionales, le modèle ayant tendance à sous-estimer les transports publics et la marche.

Nombre de collaborateurs à l'ouverture du nouveau site de Bellevue : 150.

M. S. Munafò, qui souligne encore une fois l'importance de faire preuve de prudence par rapport aux estimations, indique qu'en fonction des éléments à disposition, la fréquentation théorique de la Voie bleue serait comprise dans une fourchette de 150 à 350 déplacements/jour, soit entre 75 et 175 personnes/jour. Ces hypothèses théoriques dépendent de nombreux facteurs : gestion des accès, plan de mobilité des entreprises, communication, etc.

L'offre et l'accessibilité ont été étudiées tant pour Corsier que Bellevue avec un ingénieur transports. **MM. S. Munafò** et L. Dutheil (UrbanMoving) ont audité les conditions d'accessibilité sur place, les projets en cours, les différents acteurs dont l'ASBC, le canton, les communes, etc. Cet aperçu assez large des enjeux leur a permis d'aboutir aux conclusions suivantes.

Par mode de transports :

Piétons : bien que le contexte soit assez favorable, certains points d'attention sont nécessaires pour améliorer la marchabilité du chemin du Port (élargissement des trottoirs, signalétique), de la route du Lac (relier Corsier-Port et Corsier-Village dans de bonnes conditions et en toute sécurité, cf. diagnostic de CITEC) et du quai de Corsier. Certains éléments permettraient d'améliorer l'attractivité piétonne de ces trois axes : signalétique, équipements de confort (abribus, poubelles, etc.).

Cyclistes : de belles améliorations ont été ou seront encore apportées aux infrastructures cyclables, que ce soit au niveau cantonal ou communal. Certaines voies cyclistes pourraient être améliorées (liaison Corsier-Village/Corsier-Port avec une voie mieux marquée), équipement de l'axe Veigy (le Chablais connaît une importante croissance démographique), cohabitation avec les piétons, stationnement vélos (20-30 places).

Transports publics : si l'offre cantonale est globalement bonne, la rive gauche se trouve dans un angle mort en termes d'accessibilité des transports publics lourds (Léman Express, tram). Concernant la Voie bleue, les liens transversaux ne sont pas suffisamment efficaces

(connexion de Corsier-Port et Corsier-Village avec l'arrière-pays genevois ainsi que la France voisine). Importance de l'information voyageurs.

Transports individuels motorisés (voitures) : après examen des demandes et différentes analyses (entre autres celle de CITEC) menées sur ce secteur, 6-T ne peut qu'abonder dans le sens d'accorder le plus de place possible aux piétons (zone 30 km/h jusqu'au parking de la baie de Corsier, zone de rencontre clairement marquée jusqu'au débarcadère et au parking du restaurant avec, si possible, mise à niveau de la route, véritable zone piétonne jusqu'au chemin du Nant-d'Aisy avec une mise sans issue de ce dernier). Car le peu de véhicules qui fréquentent ce secteur occasionne une gêne considérable. Il faudrait plutôt restreindre le trafic (parking réservé aux clients du restaurant, utilisateurs du chantier naval ou usagers des bateaux), empêcher le stationnement sauvage, appliquer une véritable interdiction de stationnement hors case sur le chemin du Port, anticiper la problématique du dépose-minute (qui ne supposera pas la construction d'une infrastructure ad hoc pour répondre à la demande), veiller à la bonne cohabitation entre les usagers du parking et le chantier naval (places mieux signalées), mettre en place des mesures d'accompagnement au vu du décalage prévisible entre les futurs travaux de pacification du quai de Corsier et la mise en place de la Voie bleue.

En résumé, la demande lacustre est clairement significative (150/300 déplacements théoriques par jour). Les nuisances craintes par certains riverains seront potentiellement limitées et maîtrisables à condition de prendre des mesures claires (10-15 % de voitures pourraient, aux heures de pointe, être générées par la Voie bleue). Des mesures d'accompagnement seront nécessaires à la mise en place de cette ligne. Et 6-T invite aussi les porteurs du projet à réaliser un monitoring afin de suivre l'évolution sur la base d'éléments objectifs (trafic, nuisances éventuelles, nombre d'usagers, etc.).

Globalement, **M. S. Munafò** trouve que l'offre de la Voie bleue telle qu'esquissée à l'heure actuelle (horaires discontinus, offre inexistante les week-ends, etc.) risque de faire capoter l'expérience. Car en Suisse, la moindre offre de transports publics, même régionale, est cadencée. Dans un contexte aussi urbain, où la demande est forte, l'absence de ces éléments risque de péjorer l'expérience-pilote avec un nombre insuffisant d'usagers. Compte tenu de ce qui précède, 6-T invite les porteurs du projet à revoir leur ambition à la hausse avec un cadencement et une offre les jours fériés et week-ends.

Il invite également les communes, les porteurs du projet, la CGN et le canton à réfléchir à l'extrême utilité de ces liens lacustres avec l'arrière-pays comme outils de décarbonation, de report modal, de connectivité et d'attractivité du Grand Genève.

Pour terminer, **M. S. Munafò** souhaite revenir brièvement sur l'étude d'Emch+Berger (version finale du 21.4.2023). Globalement, certaines erreurs conceptuelles importantes fragilisent les conclusions de ce rapport. Tout d'abord, une confusion entre les marchés de mobilités et les usagers, avec une analyse basée sur des estimations antérieures. Ensuite, ce sont les parts modales moyennes des déplacements du périurbain genevois qui ont servi d'hypothèse, au lieu de la part d'intermodalité (soit les personnes combinant un déplacement motorisé avec un transport public, à savoir 2 % sur les statistiques 2015).

Les P+R entrent dans cette part très marginale des déplacements, confirme **M. S. Munafò** sur une question de **M. Ch. Lassaue**. Et, finalement, l'approche d'Emch+Berger ne considère pas le fait que la demande est en forte interaction avec l'offre. L'étude conclut que de nombreuses voitures envahiraient un quai dont les conditions d'accès sont déjà difficiles, ce qui est physiquement impossible. La demande se régulera donc automatiquement. Les volumes des flux sont malheureusement erronés, comme les conclusions sur les nuisances qui pourraient être induites.

M. S. Munafò partage en revanche le constat que le réseau local est globalement inadapté pour accueillir une quelconque demande supplémentaire de voitures. Il faut apaiser le quai de Corsier, ce qui passera par des mesures claires de restriction, d'accompagnement et de contrôle. Mais il faut que les autorités communales s'éloignent des chiffres communiqués par

Emch+Berger.

Avant d'ouvrir la discussion, **le Président** propose à M. P. Imhof de s'exprimer sur les différentes invitations que 6-T a faites à la CGN (offres les week-ends et jours fériés, horaires continus, etc.).

M. P. Imhof indique que la CGN est une entreprise de transports publics comme les autres ; elle répond à des commandes de prestations du canton et ne peut fonctionner à perte. Là, il s'agit d'un accord privé dont les partenaires suppléent aux financements qui seraient normalement cantonaux et fédéraux. Si la CGN est tout à fait favorable à des horaires cadencés ou des prestations les week-ends et jours fériés, elle ne pourrait mettre ceux-ci en place de son propre chef.

À ce stade des discussions avec les partenaires, la CGN dispose d'une garantie de déficit de 1 mio incompatible avec un horaire cadencé et, surtout, des prestations le week-end. Comme évoqué par M. S. Munafò, il s'agit d'une expérience-pilote sans les moyens pour la faire complètement. Car il existe probablement une demande des collaborateurs d'entreprises situées dans un périmètre plus large, comme l'aéroport, ou une connexion avec le Léman Express. Mais celle-ci sera difficile à capter avec un trou de plusieurs heures dans la journée (pas de retour possible à midi, peu de souplesse avec des horaires irréguliers, etc.). Si le canton est tout à fait ouvert à considérer cette ligne, à l'issue du test, comme une ligne de transport public, ce test ne sera pas complètement représentatif.

Ci-après les remarques ou questions qui suivent cette présentation.

Quel serait l'impact sur le nombre d'usagers de la Voie bleue si d'autres entreprises privées se greffaient à ce projet ?

M. S. Munafò avait au départ envisagé de mener une enquête auprès des entreprises et des populations, ce qui aurait permis d'affiner les estimations. Mais ces éléments n'ont pas été étudiés, à ce stade.

Les trois autres lignes lacustres actuelles offrent-elles des horaires cadencés ?

M. P. Imhof précise que pour Evian, la cadence de 1h30 passera à 45 min avec la mise en service de nouveaux bateaux (tous les jours de l'année de 5h à minuit) ; cette ligne est autoporteuse (1 bateau très plein fait les allers-retours) ; une demande plus forte d'augmentation sur la journée s'ajoute à la demande pendulaire. Sur Thonon, la cadence est de 1h (pas de courses le dimanche, pendant l'hiver). Sur Yvoire, la ligne est cadencée et fonctionne toute l'année.

Tous les aménagements nécessaires se chiffreraient à combien, pour Corsier ? Quel serait le gain pour la commune et le délai pour que ce projet apporte le moins de nuisances ?

M. S. Munafò explique que l'objectif de cette étude était que les communes de Corsier et de Bellevue ainsi que les autres porteurs du projet comprennent les enjeux d'accessibilité et les implications de ce concept zéro voiture initialement pensé. Des projets ou des réflexions sont en cours, qu'il faudrait accélérer ou mettre en cohérence, comme le lien entre Corsier-Village et Corsier-Port. C'est aux communes qu'il revient de se saisir des éléments qui les intéressent et qui fassent sens avec les autres projets. Le constat est le même partout : le trafic sur les grands axes de la rive gauche est source de mauvaise qualité de vie, de bruit, de mauvaise santé, d'accidents, de pollution, etc. Il y a donc un intérêt collectif et global à réduire ces nuisances dont les conséquences financières sont énormes. Tout élément qui pourra y contribuer devra être mis en relation avec ces coûts.

Quel serait le coût pour la commune de Corsier d'un projet complet (cadence à midi et offre le week-end) ?

M. Ch. Lassaue, qui rappelle que Corsier n'a pas signé la convention, indique que selon les simulations et les clés de répartition, le coût annuel se situerait entre Fr. 20'000.- et Fr. 30'000.- pour le scénario actuel.

Une offre complète doublerait approximativement les coûts pour Corsier, ajoute **M. P. Imhof**.

Quelle est la part des déplacements pour les loisirs et le travail ?

M. P. Imhof répond que deux tiers du chiffre d'affaires de la CGN provient des trois lignes de transports publics évoquées plus haut ; celles-ci ne sont pas représentatives de l'ensemble des transports, puisqu'il s'agit essentiellement de trafic pendulaire. Sur les autres lignes lacustres, c'est plutôt l'inverse. Les deux types de clientèle sont en augmentation.

M. S. Munafò confirme que la mobilité de manière générale n'est pas représentative de ces lignes, très axées sur les pendulaires. La mobilité est actuellement d'à peu près 20 % domicile/travail, auxquels s'ajoutent environ 10 % sur la formation et un peu de déplacements professionnels. Les activités de loisirs représentent 40 à 45 % (restaurants, culture, associations, politiques, etc., en semaine et le week-end) ; cette tendance est en très nette augmentation y compris chez les autres opérateurs de transports publics (les niveaux de 2019 ont été dépassés, pour les trains). À l'heure actuelle, seulement 50 % de la population est active, une tendance qui se réduira avec le vieillissement démographique ; par définition, la part des déplacements pour les activités de loisirs augmentera encore. D'où l'importance d'offrir des transports publics adaptés aux spatialités, mais aussi aux horaires des loisirs (soirées et week-ends) un des motifs pour lesquels les urbains prennent la voiture. L'enjeu est donc crucial.

Pour vraiment coller à la réalité, le test devrait donc proposer plus de navettes que 5 le matin et 5 le soir, soit les midis, les week-ends et les jours fériés ? Car les usagers de la Voie bleue pourraient être davantage intéressés par une offre pour les loisirs.

La demande pour le travail existe et les plages horaires prévues y répondent pour une bonne partie, explique **M. P. Imhof**. Bien que l'on se prive effectivement d'une partie de la clientèle (restaurants, loisirs, voyages, etc.), ce projet est né de la volonté d'un acteur privé d'offrir une alternative à ses collaborateurs, plusieurs communes s'y étant ensuite intéressées. À partir du moment où l'on construit une offre cadencée, il faut tenir compte des autres moyens de transport existants (Léman Express, bus, trams, etc.).

M. Ch. Lassaue souhaiterait savoir pourquoi, dans ses recommandations sur une piétonnisation du quai de Corsier, 6-T préconise une entrave physique dans un endroit aussi peu fréquenté.

M. S. Munafò précise que le parking du restaurant ne doit pas être identifié comme une autre possibilité de stationnement. Si une limitation très claire de l'accès paraissait souhaitable, qu'elle soit physique serait effectivement d'une utilité et d'une praticité discutables. Mais la commune pourrait se réserver cette option en fonction des résultats du monitoring.

Par rapport au besoin de 20-30 places (racks à vélos), **M. Ch. Lassaue** rappelle que la commune ne dispose pas d'une place suffisante sur le quai. **M. S. Munafò** indique qu'il ne s'agirait pas d'une vélostation. Mais cette question se posera.

Concernant le dépose-minute (Kiss & Boat), 6-T ne pense pas que cette pratique sera massive. Mais il serait préférable de l'anticiper dans le cadre des infrastructures existantes, à savoir le parking de la baie de Corsier (barrière et tickets).

Le taux de 10-15 % évoqué en page 53 de l'étude se réfère-t-il à l'augmentation de la fréquence actuelle ?

C'est la part du marché des mobilités estimée pour la Voie bleue, explique **M. S. Munafò**. À l'heure actuelle, 2 % des déplacements de tout le bassin genevois concernent l'intermodalité.

Les 10-15 % se basent sur deux prémisses, à savoir un accès restreint pour les voitures et une bonne accessibilité à pied, en vélo ou par les transports publics, ce qui n'est pas le cas à Bellevue (slide 44). Ce pourcentage serait-il sous-évalué pour Corsier ?

M. S. Munafò rappelle que les estimations sont dépendantes de l'offre, et vice-versa. Le

pourcentage pour Bellevue pourrait être inférieur, compte tenu de l'accessibilité au Léman Express.

Sur une demande de précision à propos de l'analyse multicritères évoquée en page 7, l'hypothèse de l'utilisation piétons, vélos et transports publics serait-elle différente à Cologny ou Corsier ?

M. S. Munafò indique que cette comparaison n'entrait pas dans le cadre du mandat de 6-T, chargé d'étudier le lien Bellevue/Corsier et ces deux accroches. En tant qu'expert indépendant, il invite les porteurs du projet à expliquer aux autorités politiques et à la population les éléments produits par le canton. Il aurait fallu faire cette même analyse d'accessibilité et de demande pour l'intégralité des variantes.

M. P. Imhof précise que les recherches de sites ont abouti à la conclusion que le seul possible était Corsier. La Belotte générerait des problèmes d'accessibilité au débarcadère, y compris pour les piétons.

M. Ch. Lassaue ajoute que le débarcadère de Corsier avait l'avantage de ne pas nécessiter de travaux pour un essai de 3 ans, à l'inverse de la Belotte et du bas de la rampe de Cologny (débarcadère à construire).

En l'absence d'autre remarque ou question, **le Président** libère MM. P. Imhof et S. Munafò.

Départ de MM. P. Imhof et S. Munafò.

1. Approbation de l'ordre du jour

Sur une remarque d'un commissaire, le point 2 de l'ordre du jour est supprimé, le procès-verbal de la séance du 31 octobre 2022 ayant été approuvé le 19.6.2023.

L'ordre du jour ainsi modifié est approuvé à l'unanimité (7 voix).

2. Discussion suite aux deux auditions

Le Président rappelle que la séance « associations » fixée le 18.9.2023 prévoit deux présentations simultanées. Cette réunion permettra aux commissaires de revenir sur l'ensemble des présentations et de débattre plus longuement en ayant à disposition un maximum d'informations.

Ci-après les remarques ou questions qui ressortent de la discussion.

Un commissaire n'avait pas pensé à l'intervalle entre les travaux de pacification du quai et l'entrée en fonction potentielle de la Voie bleue, deux éléments importants. La commune pourrait connaître une période de nuisances qui ne sont pas souhaitables. Comment s'assurer que les travaux puissent être réalisés avant ?

Un commissaire rappelle que le monitoring pour le quai est en cours. Suivront les phases d'autorisations, les délais de recours, avant la mise en place physique. Le projet Voie bleue devrait a priori démarrer fin 2024. Avoir une coordination parfaite entre les deux projets semble impossible.

M. Ch. Baumberger pense qu'il y aura au minimum entre 1 et 1,5 an d'intervalle. D'où l'importance de mettre en place des mesures d'accompagnement.

Une commissaire estime que le gros problème sera le parking, où les voitures risqueraient de se garer. Or ce parking se trouve sur Collonge-Bellerive.

Selon **M. Ch. Lassaue**, les travaux pour la piétonnisation du quai seront beaucoup plus conséquents et longs à mettre en place que ce qu'il sera possible de faire sur l'aménagement du parking par Collonge-Bellerive, qui ne devrait avoir aucune difficulté à équiper celui-ci d'une barrière et en réglementer l'usage. Cette crainte sera facilement éliminée sans grands frais ni difficultés.

Un commissaire, qui voit dans le projet Voie bleue un bon moyen de développer le transport public sur le lac, craint que la population n'ait pas la même compréhension que les élus, qui planchent depuis longtemps sur ces dossiers très techniques.

Un commissaire serait prêt à doubler le budget afin d'étendre l'offre aux week-ends et jours fériés.

Revenant sur la pacification du quai, une commissaire demande s'il serait très compliqué de supprimer les places de stationnement.

M. Ch. Lassaue répond qu'il serait tout à fait possible de mettre assez vite en place les arrêtés de circulation ad hoc.

Sur une demande de précision à propos de la tarification de la Voie bleue, **M. Ch. Lassaue** explique que le prix de la traversée (hors subvention) s'élèverait à environ Fr. 8.-. Toutes les communes partenaires de la convention obtiendront un tarif préférentiel entre Fr. 2.- et Fr. 4.- (vélo gratuit). Le canton ne souhaite pas courir le risque de la phase-test, raison pour laquelle la tarification ne devrait pas être incluse tout de suite dans Unireso. Mais si la ligne trouve sa vitesse de croisière, Unireso entrera alors en ligne de compte.

M. Ch. Baumberger rappelle que la Voie bleue a déjà été planifiée dans les futurs transports publics au cas où la phase-test serait concluante. La zone Corsier serait insuffisamment desservie par l'application tpgFlex.

Un commissaire souligne sa volonté, si cette ligne lacustre était mise en service à Corsier, de prévoir une offre à même de répondre aux besoins de la population pour que cet essai soit un succès. Il souhaiterait une offre les week-ends, et non un semi-projet *ad vitam aeternam*. Il aurait aussi besoin d'éléments supplémentaires pour être certain que Coligny ne serait pas un autre moyen.

Une commissaire rappelle que les horaires continus ou le week-end avaient déjà été évoqués par les autorités communales, afin que la Voie bleue soit vraiment accessible à toute la population. S'agissant d'un test et d'une demande privée, la commune avait mis cette demande en suspens compte tenu des impacts financiers. Mais les opposants à la Voie bleue et les communes partenaires accepteraient-ils d'augmenter les cadences, sachant que Corsier n'a pas signé la convention ?

Cette question sera posée aux associations, confirme un commissaire.

M. Ch. Lassaue explique que les communes qui ont signé la convention recevront l'analyse et les recommandations de 6-T. Tous les partenaires ont intérêt à ce que la ligne fonctionne.

M. Ch. Baumberger ajoute que ce projet a reçu le soutien officiel du Conseil d'État (26.4.2023, cf. copie sur CMNet) et du Grand Conseil.

Un commissaire aimerait savoir quand l'Exécutif pourra entamer une discussion avec les partenaires, puisque Corsier ne fait pas partie de la convention. Et combien les aménagements préconisés coûteront-ils à la commune ?

M. Ch. Baumberger a déjà dit de nombreuses fois, notamment au Conseil municipal, que l'Exécutif était en discussion avec Collonge-Bellerive pour le parking et avec Anières concernant le Nant-d'Aisy.

M. Ch. Lassaue rappelle que Corsier a initié, en 2021, un projet de piétonnisation du quai, qui est indépendant de la Voie bleue, avec tous les éléments nécessaires (racks à vélos, accès à l'eau, etc.). Le Conseil municipal sera probablement appelé à voter un crédit en octobre. Concernant le projet Voie bleue, les coûts imaginables qui seraient financés de manière collective porteraient sur un éventuel abri au niveau du débarcadère, une signalisation, éventuellement un rack à vélos. La pacification du quai, réclamée avant la Voie bleue par les riverains, est un projet qui ne concerne que Corsier. En elle-même, cette ligne lacustre ne coûtera rien à la commune.

Sur une question, **M. Ch. Lassauce** précise que l'étude de 6-T est publique. Il demandera à la Présidente de l'ASBC s'il serait possible de transmettre l'étude d'Emch+Berger aux Amis de la Voie bleue, afin que tout le monde dispose des mêmes informations pour la séance du 18.9.2023.

M. Ch. Lassauce tentera d'obtenir le rapport qui serait éventuellement ressorti de l'analyse multicritères et se renseignera sur une éventuelle étude d'impacts sur l'environnement (OIE).

Deux études sont en cours, dont les résultats sont attendus, explique **M. Ch. Baumberger** : site Palafitte (Cologny) et nuisances sonores.

3. Divers

Un commissaire demande si la commune dispose des premières statistiques concernant les radars pédagogiques.

M. Ch. Lassauce pense pouvoir transmettre celles-ci aux commissaires pour leur prochaine séance.

Un autre commissaire indique que tpg.Flex n'a pas encore été mis en place, à Jussy.

M. Ch. Baumberger dispense une brève explication sur ce système, qui est peut-être encore en phase de test.

Un troisième commissaire demande des nouvelles à propos de la mise en monodirectionnel du chemin des Ambys.

Ce dossier, qui suit son cours, a encore été évoqué avec le Conseil d'État il y a deux semaines, répond **M. Ch. Lassauce**.

Un commissaire explique que les racks à paddle de Corsier-Port ne seront pas gratuits, contrairement à ce qu'il croyait. Le tarif serait de Fr. 15.-/personne. Il propose de prévoir la prise en charge de ce coût dans le budget 2024 de la commune.

En l'absence d'autres divers, **le Président** remercie les membres de la commission et lève la séance à 22h.

Rapport : E. Maia