



l'association les Amis de la Voie Bleue (AVB), puis l'association Sauvons la baie de Corsier (SBC). En effet, sur le plan procédural, il est d'usage que les demandeurs plaident en premier, puis que les défenseurs répondent. En l'occurrence, l'AVB soutient le projet Voie Bleue auquel la SBC s'oppose.

Les commissaires entendront ce soir non pas des experts, mais des habitants qui prennent officiellement position via et par l'intermédiaire de leurs associations respectives. Que ceux-ci se sentent libres de s'exprimer et n'hésitent pas à poser leurs questions afin de susciter le débat et ouvrir des pistes de réflexion.

#### Les Amis de la Voie Bleue (AVB)

**Mme M. Chamet** souhaite rappeler en préambule que la Voie Bleue est un projet public/privé porté par les collectivités publiques, et plus particulièrement 12 communes sur les deux rives, la CGN – qui est également détenue par des collectivités publiques – et Lombard Odier comme premier partenaire privé du projet.

L'AVB soutient non seulement cette Voie Bleue, mais aussi les Voies Bleues qui devraient suivre celle-ci. L'association veut également promouvoir le lac comme vecteur de transport incontournable pour fluidifier le trafic entre les deux rives et désengorger le centre-ville. Comme habitante de Collonge-Bellerive qui a des intérêts familiaux de l'autre côté du lac, **Mme M. Chamet** aimerait aussi pouvoir, à titre privé, circuler sur ce lac. Monter sur le bateau avec son vélo électrique serait donc l'idéal.

**M. A. Girardin** ajoute que l'AVB soutient tous les projets de mobilité douce (cf. statuts de l'association). Car ces problèmes de mobilité sont vraiment symptomatiques des engorgements causés par le trafic à Genève.

À ce titre, l'AVB a été très contente de voir l'ensemble des partis politiques s'exprimer en faveur de la Voie Bleue. Le Conseiller d'État en charge des mobilités, M. P. Maudet, s'est exprimé encore la semaine dernière sur la RTS pour dire à quel point il soutenait une traversée lacustre, en engageant d'ailleurs la CGN à jouer pleinement son rôle pour atteindre cet objectif de mobilité via le lac.

Par ailleurs, en sa qualité d'habitant de Corsier, **M. A. Girardin** souhaiterait des solutions pour atteindre l'autre rive, que ce soit pour des activités de loisirs, familiales ou professionnelles.

Le projet Voie Bleue est un projet ambitieux, transformant. L'AVB soutient et l'Exécutif, et le Conseil municipal de Corsier, pour que la commune rejoigne les 12 qui ont signé la convention afin que les Corsiérois puissent bénéficier des conditions avantageuses offertes aux habitants des communes signataires.

Enfin, en sa qualité de collaborateur de Lombard Odier, il ne fait aucun doute que le jour où la banque déménagera à Bellevue, **M. A. Girardin** privilégiera la traversée en bateau.

**M. A. Girardin** et Mme M. Chamet ne sont pas là pour représenter les 12 communes signataires, ni pour s'exprimer notamment sur les avantages ou désavantages du projet Voie Bleue. Si ces éléments étaient évoqués lors du débat, en aucun cas ils ne polémiqueront sur les détails du projet. Des études d'impacts sont en cours, qui répondront à un certain nombre d'interrogations.

En tant que Corsiérois, **M. A. Girardin** a un peu de mal à comprendre en quoi la baie de Corsier serait en péril. Si des questions ont été soulevées par les premières études, il n'a pas vu à ce stade de problème auxquels les partenaires du projet et les Exécutifs des communes concernées seraient incapables d'apporter des réponses satisfaisantes.

**M. A. Girardin** souligne de l'AVB veut vraiment soutenir le principe d'une Voie Bleue et d'un premier projet de traversée à mobilité douce qui, il faut l'espérer, fera de nombreux petits dans l'utilisation du lac, comme dans la plupart des pays scandinaves, pour désengorger le centre-ville.

**Mme M. Chamet** rappelle qu'il s'agit d'un projet-test prévu sur 3 ans, pensé comme tel, et la convention de financement couvre précisément cette phase expérimentale. Cette période est essentielle à la compréhension de l'ensemble des enjeux : est-ce que la Voie Bleue trouvera son public, l'offre devra-t-elle être adaptée, quelles solutions seront nécessaires pour pérenniser le projet ? Cette phase-test apportera des réponses. Il ne s'agit pas seulement d'un projet pour les habitants de Corsier et des communes avoisinantes, mais également pour les habitants de la rive droite qui souhaiteraient aussi circuler et rejoindre la rive gauche plus facilement. Il s'agit clairement d'un projet évolutif.

**M. A. Girardin** ajoute que ce projet prendra du temps, cette phase-test étant absolument critique pour en comprendre les enjeux. Le financement couvrira cette période de 3 ans. Les questions des riverains de Corsier-Port sont compréhensibles. Toute la population genevoise subit des nuisances. Il faut espérer qu'une solution soit trouvée, et qui soit la meilleure pour l'ensemble des Corsiérois.

**M. A. Girardin** fait un petit parallèle avec la piétonnisation du quai de Corsier, où les participants à la présentation publique étaient en grande majorité des opposants à la Voie Bleue. Il est assez clairement ressorti que les riverains de Corsier-Port désirent éviter tout afflux de personnes, que ce soit des piétons, des cyclistes ou autres, en privatisant le quai. Or Corsier-Port appartient à l'ensemble des Corsiérois. Privatiser la baie de Corsier serait inacceptable.

#### Sauvons la baie de Corsier (SBC)

**M. P. Corboud** précise tout d'abord qu'il ne fait pas partie de l'association, mais est là en tant « qu'expert », compte tenu de son expérience des sites palafittiques de l'ensemble de la Suisse (et même d'Europe), et en particulier de Corsier-Port. Il se prononcera donc essentiellement en tant qu'archéologue, tout en sachant que compte tenu de sa connaissance de la baie de Corsier et de la région, il a aussi un avis en tant que citoyen qu'il exprimera à la fin. Le plus important n'est pas de sauver la baie de Corsier, mais de sauver le site archéologique de Corsier, qui est inscrit à l'UNESCO.

**Mme Ch. Soulier** souhaite défendre l'intégrité environnementale de la baie de Corsier et la qualité de vie sur le quai. La SBC a été créée en 2021, lorsque les habitants ont appris par la presse le projet de navette lacustre à Corsier-Port. Le but de l'association est de protéger cette magnifique baie dans tous les projets visant à changer son caractère unique et authentique. Son objectif est de maintenir les activités nautiques, la baignade et la promenade sur le quai en toute quiétude.

L'association a tout de suite réalisé que ce choix allait causer de multiples problèmes, tant sur la terre que sur l'eau, non seulement pour les riverains mais aussi pour les environs de la baie. La SBC compte plus de 400 membres habitant Corsier et les communes avoisinantes. Tous sont persuadés que le choix de Corsier-Port est une grossière erreur, et surtout que le projet Voie Bleue n'a pas été étudié et élaboré avec tout le sérieux et les compétences nécessaires ; il doit être revu complètement.

La SBC n'est pas opposée à la Voie Bleue, mais ce projet doit être réfléchi et se faire au bon endroit. La Voie Bleue à Corsier-Port est une fausse bonne idée, un non-sens écologique et financier. Quatre conditions essentielles devraient être garanties pour que cette liaison lacustre génère plus d'avantages que d'inconvénients. Il faut qu'il y ait un véritable besoin, que l'opération soit rentable, que l'accessibilité au débarcadère soit facile et rapide, qu'il y ait une absence de nuisances dues au trafic des voitures et une préservation de l'environnement et du patrimoine de l'UNESCO.

Rentabilité et attractivité du projet à Corsier-Port : la communication des porteurs du projet, dès 2021, reflète un manque de transparence et des estimations de rentabilité qui n'ont jamais été motivées ou expliquées. Une nouvelle étude mandatée par la CGN, en juin 2023, annonce une attractivité seize fois moindre que les premiers chiffres énoncés, soit 75 à 160 usagers/jour. En l'état actuel, la liaison Bellevue/Corsier-Port est donc promise à un

échec, car de faible rentabilité. Pourquoi les porteurs du projet continuent-ils avec un tel aveuglement et ne remettent-ils pas le projet à Corsier-Port en question ?

Accessibilité : un postulat essentiel du projet Voie Bleue associé au débarcadère de Corsier serait que la majorité des usagers s'y rendraient en transport public, vélo ou trottinette. Ce postulat est utopique. Il est certain qu'un grand nombre viendront en véhicule privé, car Corsier est reliée à un grand bassin de population, n'a qu'une ligne TPG, la route d'Hermance est à forte circulation et mal équipée en pistes cyclables. Or, à Corsier-Port, il n'y a qu'un nombre très limité de places de stationnement à proximité du débarcadère. Cela aura pour conséquence un trafic important sur le chemin du Port et les environs, des embouteillages et du stationnement sauvage ; des mesures d'accompagnement sont indispensables. Actuellement, en période estivale, les déplacements sur le quai de Corsier sont une catastrophe, car il est impossible de se croiser. Il y a peu de places de stationnement, pas de parking deux-roues, les véhicules font demi-tour dans les propriétés privées. Déjà en 2021, une pétition demandant un réaménagement du quai avec un accès restreint aux véhicules des riverains, des clients du restaurant et des services d'urgence avait été déposée. Ce projet de piétonnisation stricte du quai n'a toujours pas été réalisé.

Préservation du site : la baie de Corsier est l'une des dernières rives du petit lac à être accessible au public pour la promenade, la baignade et les sports nautiques. Le chantier naval de Corsier-Port, construit en 1906, un bâtiment répertorié aux monuments et sites, recèle un patrimoine historique, nautique et industriel unique pour le Léman. Il serait facile de préserver cet ensemble exceptionnel avec une gestion efficace et responsable des accès et des circulations sur le quai. Assurément, faire de Corsier-Port une station de bus lacustre réduirait à néant cette perspective et dénaturerait ce lieu. Sauver l'ensemble du patrimoine historique, nautique et naturel de la baie de Corsier est l'objectif essentiel de la SBC. L'association mettra tout en œuvre pour l'atteindre. Elle ira jusqu'à déposer une opposition auprès des instances cantonales pour demander un réexamen de ce projet. Dès l'origine de ce projet de liaison lacustre entre les rives gauche et droite du petit lac, les analyses et études ont manqué de transparence et de sérieux. Si le choix du débarcadère de Bellevue semble relativement logique, malgré la création de nuisances proches apparemment assez limitées, le choix de Corsier-Port ne répond en revanche à aucune des conditions signalées en introduction. L'analyse des autres possibilités d'accostage sur la rive gauche n'a pas été menée avec le sérieux et la rigueur nécessaires. Aucune étude de faisabilité n'a été mandatée quant à l'attractivité des autres débarcadères.

Un non-sens environnemental : le trajet Bellevue/Corsier-Port est plus long que, par exemple, la liaison Bellevue/Bellerive (4,4 km contre 2,8 km). La consommation de diesel de la navette pourrait donc être réduite d'autant avec Bellerive. Pour Corsier-Port, la CGN a prévu 64'000 l de diesel par an. C'est donc une aberration écologique de penser que ce projet est vert. Car la navette, avec un nombre aussi modeste de passagers tel que ressorti de la dernière étude, polluera plus par passager qu'une voiture individuelle avec une seule personne. Pour une moyenne de 1,25 passager par voiture, la consommation diesel de la navette serait près de deux fois plus polluante que la consommation de 12 voitures diesel. C'est un non-sens écologique, car le bateau est surdimensionné pour un nombre aussi faible d'utilisateurs et polluant car, en fin de compte, trop grand pour peu de passagers.

Bellerive : plus on se rapproche d'un bassin de population dense, plus la navette devrait être rentable et attractive. Les débarcadères de Bellerive ou de la Tour Carrée seraient de bien meilleures options. La seule contrainte serait la nécessité de les rallonger et les mettre aux normes de sécurité. Une telle adaptation est en cours à Bellevue (cf. demandes d'autorisation pour la transformation et la mise aux normes du débarcadère). À Bellerive, l'accessibilité au débarcadère pose aussi infiniment moins de problèmes de circulation qu'à Corsier, et la proximité des TPG est comparable. Le choix de la Tour Carrée serait assurément le meilleur, vu la proximité avec un grand bassin de population. Se rendre à ce débarcadère serait beaucoup plus pratique et simple, la traversée plus courte, les arrêts TPG à proximité permettraient au plus grand nombre d'usagers d'emprunter les transports

publics, des pistes cyclables existent à proximité et il serait éventuellement possible de prévoir un dépose-minute, voire du stationnement, il n'y a pas de rivage ni d'activités nautiques sur le passage de la navette et, évidemment, pas site palafittique comme à Corsier. Seule contrainte : remettre le débarcadère aux normes de sécurité. Pourquoi ne pas faire d'un projet d'intérêts privés un projet d'intérêt général avec une traversée attractive et rentable, facile et utile pour tous ?

Non-sens économique : il y a beaucoup de contradictions dans ce projet. Dans un canton aussi dense que Genève, la mobilité multimodale est une tâche qui incombe à l'État, non à une banque privée et une compagnie de navigation. C'est à l'État de reprendre en main ce projet et l'intégrer à une politique globale de mobilité douce. La lecture de la convention signée par les 12 communes riveraines montre que seule la CGN sortira gagnante de ce projet, quelles que soient sa réussite et sa rentabilité, en engendrant 1 mio/an sans déficit. Les communes qui ont signé la convention de financement pour une garantie d'exploitation sur un potentiel de 1'700 usagers/jour, voire 2'300 en 2030 (chiffres donnés par la première étude de la CGN, qui n'apparaissent plus dans la seconde) devraient se faire du souci.

Une autre raison essentielle pour laquelle Corsier-Port ne devrait pas être le lieu d'accostage, c'est la préservation à long terme du site lacustre UNESCO le plus important de tout le Léman, conclut **Mme Ch. Soulier**.

**M. P. Corboud** a découvert dès 2021 dans la presse ce projet de navette lacustre. Sa première réaction était positive. Mais lorsqu'il a appris que le lieu d'accostage sur la rive gauche serait Corsier-Port, il a compris qu'il y aurait un souci. Il a redécouvert en 1977 ce site mentionné en 1868, et ce plus ou moins à l'occasion du premier projet de nouveau port de plaisance à Corsier. Entre 1978 et 1990, il a été chargé d'en faire l'étude et la prospection, ce site étant trop vaste pour être fouillé. Il peut donc dire en toute modestie qu'il connaît très bien celui-ci. Il connaît aussi bien les quais de Corsier, pour y avoir séjourné de nombreux mois, essentiellement en hiver, et y est très attaché.

Un objet sériel, dont fait partie Corsier-Port, c'est un ensemble de sites archéologiques qui possèdent des caractéristiques comparables. La Suisse a été à l'origine de cette demande auprès de l'UNESCO en 2004, concrétisée de manière positive en 2011. **M. P. Corboud** a participé à ce processus pendant toutes ces années. 111 sites strictement UNESCO, dont 56 en Suisse, sont désormais inscrits au patrimoine mondial, qui forment un tout. Si un seul devait être menacé dans son intégrité, c'est l'ensemble du patrimoine qui serait désinscrit de l'UNESCO. La Suisse ayant promu ce projet, cela provoquerait un clash international ; les enjeux ne sont pas seulement archéologiques, mais aussi politiques et diplomatiques.

Il y a d'autres sites dans le Léman inscrits à l'UNESCO (6 en tout), auxquels on peut ajouter 49 sites associés protégés et conservés au niveau cantonal, ce qui est le cas du site de Bellevue, sous le débarcadère. Sur le petit lac, il y a : Versoix, Bellerive 1, Corsier-Port et, sur France, Chens-sur-Léman. Ce patrimoine est extrêmement important et, tant au niveau cantonal que national et international, il faut qu'il soit préservé.

Il y a quatre périodes à Corsier-Port : néolithique moyen (3800 av. JC), néolithique final (vers 2900-2700 av. JC), âge du bronze ancien (aux alentours de 1800-1600 av. JC) et âge du bronze final (aux alentours de 1000-850 av. JC). **M. P. Corboud** a produit un film sur les palafittes de l'ensemble de l'arc alpin ; c'est au musée d'art et d'histoire genevois que les pièces ont été filmées, car ce sont les plus belles, les mieux conservées et les plus intéressantes dans ce domaine.

Les palafittes (autrefois appelés stations lacustres) n'étaient pas des maisons sur des plates-formes, mais des maisons individuelles construites en bordure du lac légèrement surélevées sur des pieux (pilotis) pour parer aux remontées saisonnières du niveau des eaux. Le site de Corsier, qui présente une surface très importante, est composé de deux zones qui ne datent pas des mêmes périodes mais font partie, selon les termes de l'UNESCO, des zones cœur. Autour de cette zone cœur se trouve une zone tampon, dans laquelle les activités, travaux, contraintes ou destructions éventuelles doivent être examinés attentivement.

**M. P. Corboud** est en contact permanent avec l'archéologue cantonal. Il a été décidé que dans le cas d'une navette lacustre, comme lors de la construction du port et du chantier naval, la zone tampon du site de Corsier-Port ne devrait pas être touchée. Et s'il y avait une contrainte ou une menace quelconque d'intégrité pour la zone cœur, l'OFC (office fédéral de la culture) n'accepterait jamais la demande d'autorisation. L'OFC et l'OFT (office fédéral des transports) devront évaluer la demande d'autorisation de concession pour cette nouvelle ligne régulière.

Le débarcadère se trouve à 35 m de la zone cœur du site UNESCO. La CGN a tout de suite été rendue attentive aux problèmes de navigation sur ce site. Une manœuvre de rebroussement a été proposée, de manière à ce que la navette accoste par l'ouest puis fasse une marche arrière pour reprendre quasiment le même trajet qu'à l'aller. Des essais tout à fait concluants ont été réalisés par la CGN, mais en cas de bise ou de mauvais temps, il faudrait que celle-ci puisse passer sur le site. Ce qui est totalement interdit et impossible pour **M. P. Corboud**. Pourquoi avoir choisi Corsier-Port alors qu'il s'agit, avec la rade, d'une des deux zones les plus actives en termes de turbulences sur le petit lac en cas de bise ?

Un autre problème se pose à Corsier-Port, à savoir que les coups de joran sur cette partie du lac sont vraiment catastrophiques. Sans compter les hauts-monts de Corsier (cf. étude de l'EPFL, service de l'hydrologie, de 1975), une formation glaciaire qui affleure à 9 m ; un régime très particulier des vents fait qu'en cas de bise, des turbulences très importantes ont lieu dans cette zone. Or la navette devra la traverser en venant depuis Bellevue.

La zone de Collonge-Bellerive est plus propice, car protégée par le cap de la Gabiule, le joran est plus court (2,5 km) et le courant de retour qui longe la rive gauche du petit lac a tendance à contrer les vagues de tempête et la houle. Le débarcadère de Collonge-Bellerive est beaucoup plus sûr et plus praticable que celui de Corsier-Port.

Un autre aspect qui a dû motiver le choix de Corsier-Port (sur 4 mentionnés au départ), c'est un problème de niveau des eaux sous les débarcadères. À l'origine, le bateau devait être le navibus, qui a un tirant d'eau de 95 cm. Celui-ci ayant été désarmé, le Valais ou le Lavaux ont été choisis, qui ont un tirant d'eau de 1,4 m. Cette navette devant fonctionner toute l'année, y compris les années bissextiles, il faut au minimum une profondeur sous le débarcadère de 369 m (altitude du lac). Corsier-Port serait par conséquent le seul débarcadère utilisable, pour l'instant.

**M. P. Corboud** présente le site archéologique de Collonge-Bellerive. Là aussi, la station archéologique est importante et inscrite à l'UNESCO. Le débarcadère, qui n'est pas assez long, devrait être prolongé d'environ 10 m pour atteindre l'altitude de 369 m afin de permettre aux bateaux d'accoster en tout temps. Là aussi, une manœuvre de rebroussement serait souhaitable (115 m entre le débarcadère et le site archéologique contre 35 à Corsier-Port). Sur un plan strictement lacustre et archéologique, Collonge-Bellerive s'impose. Il est certain que l'OFC accepterait la demande de concession, à condition que le rebroussement soit précisé.

En conclusion, la protection absolue du site de Corsier-Port n'est pas négociable, que ce soit pour l'UNESCO ou l'OFC. Le délégué à la conservation des sites a récemment confirmé que s'il y avait le moindre doute que la navette puisse mettre à mal le site archéologique, la demande de concession serait renvoyée pour être améliorée.

La navette pourrait arriver à Corsier-Port, à condition qu'elle se contente des conditions météorologiques et des turbulences, qu'il n'y ait pas d'exception à la manœuvre de rebroussement hormis en cas de péril de la navette et de ses passagers ; tout passage sur le site sera qualifié « d'événement » et devra faire l'objet d'un rapport. Et trop de rapports dans l'année auraient pour conséquence l'annulation de la concession par l'OFC.

Le débarcadère de Collonge-Bellerive poserait moins de problèmes, car le site UNESCO peut être évité facilement, la zone est mieux protégée de la bise et du joran, la traversée serait beaucoup plus pratique, la distance plus courte (3 km en ligne directe avec Bellevue,

contre 5 km depuis Corsier-Port).

**M. P. Corboud** trouve l'étude de la CGN mal fichue depuis le début. Articuler des chiffres aussi fantaisistes que 1'700 à 2'300 passagers/jour n'était pas du tout motivé. En février 2023, la CGN a eu un nouveau directeur qui a déjà travaillé sur des projets de mobilité. Ce n'est pas un hasard qu'une nouvelle étude ait été demandée et arrive à des conclusions totalement différentes que les chiffres articulés en 2021.

Au niveau des sites archéologiques, la solution la meilleure pour tous serait la Tour Carrée et pas forcément avec une navette de la CGN, mais un bateau plus économique, plus petit (comme les Mouettes genevoises) qui, en outre, serait intégré au projet Unireso, fonctionnerait à l'électricité et irait aussi vite. De plus, le nombre de vélos embarqués fluctuerait en fonction des saisons.

Ce projet devrait être complètement réétudié, cette fois sur un plan cantonal et non limité à une banque privée et à la CGN.

### Débat

**M. A. Girardin** aimerait savoir si, avec le débarcadère de Corsier-Port actuellement exploité par la CGN, les bateaux ne passent jamais au-dessus du site archéologique.

**M. P. Corboud** répond que les bateaux à aubes passent quelquefois sur le site mais à toute petite vitesse ; s'agissant d'un arrêt sur demande, le trafic est beaucoup plus léger. Le sujet d'inquiétude, ce sont les trafics réguliers avec 20 passages par jour, ce qui est totalement différent. Pour autant que la navette puisse éviter le site archéologique, il n'y aura pas de problème. Cela dit, **M. P. Corboud** doute que celle-ci puisse toujours l'éviter, compte tenu de la configuration géographique et hydrologique de la baie de Corsier.

**M. A. Girardin** relève que l'AVB est parfaitement d'accord avec beaucoup d'arguments énoncés. L'objectif, c'est qu'une Voie Bleue voie le jour dans le canton et, autant que possible, avec des solutions de mobilité douce. Il souhaiterait néanmoins revenir sur un certain nombre de propos. Il ne peut y avoir à la fois trop d'utilisateurs qui créeront potentiellement de grosses nuisances en termes de trafic et de parking sauvage, et pas assez d'utilisateurs qui rendront ce projet inintéressant sur le plan financier. Il souhaite pour sa part qu'une première Voie Bleue ouvre la route à de nombreuses autres traversées lacustres, aussi bien à Corsier qu'à Collonge-Bellerive ou à la Tour Carrée. Car il y aura à terme une vraie demande pour ce genre de mobilité.

Les chiffres mentionnés dans les premiers articles de presse ne résultaient pas d'une étude de la CGN, mais ont été agités pour faire peur au tout-venant, au contraire de ceux repris dans l'étude de Hemch+Berger avec une précision exemplaire (nombre de passagers pour chaque départ). La SBC n'est pas opposée à la Voie Bleue, mais au site choisi. Cependant, à moins de faire une phase-test, il sera très difficile de savoir comment ce projet rencontrera son public. C'est pour cela que les signataires de la convention se sont engagés sur un budget avec un minimum d'investissements et de pertes afin de donner une chance à ce projet de voir le jour.

Concernant les nuisances évoquées, comme le trafic automobile, **M. A. Girardin** n'a pas non plus envie que tout le canton se déverse dans le village de Corsier. Mais l'on ne peut affirmer à la fois qu'il y aura de nombreuses nuisances et trop peu d'utilisateurs. Corsier-Port est déjà utilisé à l'heure actuelle pour le chantier naval, le restaurant, et les nuisances ne semblent ni ingérables ni impossibles à canaliser. À côté de cela, deux choses sont importantes à mentionner. La première c'est que si ce projet devait voir le jour à Corsier, il reviendrait à l'Exécutif de prendre les mesures pour qu'il n'y ait pas de stationnement ou de dépose-minute sauvages. Ces éléments ont sans doute été largement évoqués par les autorités et des solutions ou réponses existent certainement déjà. D'autre part, il est très difficile de réfléchir à une Voie Bleue à Corsier sans la mettre en parallèle avec le projet de pacification du quai où l'objectif n'est pas d'ajouter des places de stationnement mais d'en supprimer. Si l'on peut critiquer l'attractivité de ce projet, l'objectif n'est en tout cas pas d'attirer tous les

frontaliers à Corsier pour prendre la navette. La Voie Bleue sera destinée aux usagers à distance directe et raisonnable des transports publics, à pied ou en mobilité douce.

Au contraire de ses préopinants, **M. A. Girardin** n'est pas du tout certain que la plupart des usagers de la Voie Bleue utiliseront une voiture. Par contre il est persuadé que certains essaieront. Mais avec des moyens de rétorsion, les gens seront forcés de se discipliner et le projet trouvera son public de façon assez saine. Une gestion responsable des accès est absolument vitale, raison pour laquelle le projet Voie Bleue doit se faire en parallèle avec le projet de pacification et piétonnisation du quai.

Concernant le site archéologique, assez peu des utilisateurs actuels sont conscients de son existence. Mais il existe une solution, celle de rebrousser chemin. Pourquoi avoir choisi Corsier-Port ? Parce que c'est le seul site avec un débarcadère que la CGN puisse utiliser pour ce test de 3 ans, à l'issue duquel les résultats devront être étudiés. La CGN ne pouvait s'engager sur une si courte durée à consentir des investissements particulièrement importants pour un nouveau débarcadère. Que la Voie Bleue parte de Collonge-Bellerive, Cologny ou la Tour Carrée, **M. A. Girardin** serait ravi que celle-ci voie le jour. Les résultats des études d'impact devraient être connus prochainement. L'OFC et l'OFT auront la haute main sur la décision finale. Si ces offices décidaient que le site de Corsier n'est pas envisageable, l'AVB espère que la Voie Bleue verra le jour ailleurs.

Pour **M. P. Corboud**, le problème de base est le choix d'un débarcadère, et celui de Corsier-Port peut se comprendre. La mise aux normes du débarcadère de Bellevue devrait coûter environ trois fois la mise aux normes de celui de Collonge-Bellerive. Celui-ci, qui n'est plus en activité depuis un certain nombre d'années, pourrait très bien être utilisé par la CGN indépendamment de la Voie Bleue. C'est un peu plus compliqué pour la Tour Carrée, car plus en aval (judicieux pour une navette plus modeste, comme les Mouettes genevoises).

Prendre le risque que les bateaux passent sur le site archéologique pendant 3 ans est impossible, compte tenu des dégâts engendrés par des navires de tel tonnage ne serait-ce que sur une période de 1 mois. Car c'est le volume d'eau déplacé qui provoque des remous, donc des dégâts aux sites archéologiques. Avec la manœuvre de rebroussement qui semble techniquement réalisable, le service cantonal d'archéologie et l'OFC demanderont un monitoring (mise en place d'une caméra de surveillance). Les « événements », qui devront être motivés par des problèmes de danger, seront relevés.

**M. A. Girardin** relève que la phase-test de 3 ans serait possible, pour autant que les bateaux de la CGN évitent le site palafittique. À sa connaissance, le débarcadère de Bellevue pourrait être utilisé tel quel.

Selon l'offre publiée sur simap, les travaux devraient débuter dans 1 mois et se terminer en mars 2024, indique **M. P. Corboud**. Le débarcadère devrait être complètement démonté et refait. À quoi s'ajoute un dragage du cheminement de la Voie Bleue avant et après celui-ci. Ce sont de très gros travaux qu'il estime à environ 1,5 mio, financés par l'État de Genève. La CGN a obtenu du canton un allongement de 10 m du débarcadère des Eaux-Vives, compte tenu de la nouvelle plage. La même opération pourrait être envisagée à Collonge-Bellerive, ce qui rendrait ce débarcadère praticable. Pour sa part, la CGN remettra aux normes à ses frais le Lavaux ou le Valais pour accueillir environ 80 passagers assis, plus des places pour les vélos et trottinettes.

**Mme Ch. Soulier** précise que les premiers chiffres avancés par la CGN (300 utilisateurs potentiels) ont aussi été articulés lors de la présentation publique. La SBC s'était basée sur ceux-ci pour demander une étude d'impacts. La CGN a ensuite demandé une nouvelle étude qui a effectivement montré des chiffres moindres. Les conclusions de l'étude de 6T sont claires : Corsier-Port est trop éloigné du bassin de population et des liaisons TPG. Il faudrait, pour rendre ce débarcadère attractif, des navettes de rabattement depuis les communes avoisinantes et la France limitrophe. On ne peut donc pas dire qu'il n'y aura pas de nuisances dans ce contexte, pas uniquement pour les riverains mais pour tous les Corsiérois. Selon la conclusion de 6T, et en l'état actuel des choses, Corsier-Port n'est pas

du tout attractif pour la Voie Bleue et il faudrait repenser ce projet. 6T a également proposé que les porteurs du projet soient transparents par rapport au choix de ce port, aussi au niveau politique et financier. Les 12 communes ont signé la convention en fonction des premiers chiffres annoncés par la CGN, qui ne sont plus du tout d'actualité. Les communes devraient s'interroger sur le bien-fondé de cette convention, car elles seraient plus perdantes qu'autre chose. Il faudrait que la CGN mandate une étude de faisabilité des autres débarcadères afin de comparer leur attractivité. Ce n'est qu'à ce moment que le trajet de la Voie Bleue pourra être défini.

**M. A. Girardin**, qui a assisté à la présentation en 2021, n'a pas souvenir que ces chiffres aient été prononcés. Ils n'ont été mentionnés que par le public qui se référait à l'article de la Tribune de Genève.

**Mme Ch. Soulier** répond que ces chiffres faisaient bien partie de l'étude de la CGN.

Ceux-ci n'ont jamais été revendiqués comme officiels durant ladite présentation, répète **M. A. Girardin**. Il a lu attentivement l'étude 6T et n'y a pas trouvé les conclusions évoquées par la SBC ; 6T souligne l'importance de faire attention aux nuisances potentielles mais ne dit pas que le site de Corsier est inadapté.

**Mme Ch. Soulier** constate que selon l'analyse des potentiels, il faudrait 400 usagers/jour pour que cette traversée soit viable. La CGN sera assurée de rentrer dans ses frais pendant 3 ans, mais ce projet ne sera pas du tout rentable. **Mme Ch. Soulier** donne lecture des conclusions de 6T (manque de dessertes en transports publics), qui avait été mandaté juste pour étudier Corsier-Port. Il y a là un manquement, d'où l'importance que les porteurs de ce projet demandent une autre étude de faisabilité afin de définir le débarcadère le plus attractif.

Concernant le rebroussement, la CGN a fait un test un jour de semaine à 10h. Mais un soir à 18h, en période estivale, la mise en danger des autres utilisateurs serait très importante. Un tel navire dans une baie avec autant d'activités nautiques, **Mme Ch. Soulier** ne prendrait même pas ce risque. 6T recommande aussi, pendant la phase-test de 3 ans, le plus de rentabilité possible pour que ce projet puisse être pérennisé.

On vend là un projet « écologique » qui ne s'avère pas du tout écologique puisque pendant 3 ans, le bateau consommera 64'000 l de diesel par année. **Mme Ch. Soulier** a l'impression d'un *greenwashing* plutôt qu'un véritable projet vert 0 émission comme présenté au départ.

#### Questions-réponses

**Le Maire** confirme que les chiffres cités par Mme Ch. Soulier ont été mentionnés lors de la première présentation. Les études suivantes ont démontré que ceux-ci étaient erronés. Si le site de Corsier-Port est effectivement magnifique et d'importance, il n'y a pas eu beaucoup d'inquiétudes sur celui-ci pendant des années. Concernant les mesures à mettre en place évoquées par **M. A. Girardin**, le projet devra être suffisamment bien pensé pour qu'il n'y ait pas de nuisances générées par des véhicules au bord du lac.

Par souci de transparence, un commissaire aimerait savoir où travaillent Mme A. Chamet et son mari.

**Mme A. Chamet** travaille chez Rolex (responsable de la durabilité, donc du développement durable, raison pour laquelle elle espère que ce projet est vraiment un projet de mobilité douce), et son époux chez Lombard Odier.

Ce commissaire souhaiterait aussi s'assurer que Mme A. Chamet a compris que la navette, hors Unireso, ne serait pas proposée le week-end.

**M. A. Girardin** pense que tout le monde sait très bien que pendant cette période-test, il n'y aura que 5 départs le matin et 5 le soir, en semaine. À l'issue de celle-ci, et pour autant que ce projet trouve son public en atteignant son seuil de rentabilité, il y aura probablement une deuxième phase, avec un bateau écologique et un public plus important.

Sur une autre question du commissaire, **M. A. Girardin** explique que beaucoup de

Corsiérois ont des loisirs, des activités professionnelles ou de la famille sur la rive droite ; ils renoncent parfois à ce passage obligé par le pont du Mont-Blanc, qui prend énormément de temps. Toutes ces personnes seraient grandement bénéficiaires d'une telle solution.

**Mme Ch. Soulier** aimerait juste rappeler qu'il s'agit d'un projet non pas public, mais privé, avec des horaires pendulaires aux heures de bureau. On n'est pas du tout, pour l'instant, dans le registre évoqué par M. A. Girardin. Il y a 2'500 employés chez Lombard Odier, dont 250 sur la rive gauche. Combien seraient intéressés par cette traversée ? Elle verrait mal un habitant de Vézenaz remonter jusqu'à Corsier pour prendre la navette lacustre. Cette offre ne concernerait donc que les quelques personnes domiciliées dans les environs.

Selon **M. A. Girardin**, les jeunes de la rive gauche qui étudient à l'EPFL pourraient être intéressés par cette traversée aux horaires de bureau. Et certains ont des loisirs même la semaine. Il est difficile de tirer des plans sur la comète quant aux intentions des uns ou des autres. Le bassin de population potentiel intéressé par la mobilité douce est probablement plus important que d'aucuns peuvent le penser. Mais tant que l'essai n'aura pas été réalisé et que l'on n'aura pas donné une chance à ce projet, on ne le saura pas.

**M. P. Corboud** sait que la demande de mobilité par le lac est réelle (cf. lignes Evian et Thonon/Lausanne, l'un d'eux étant le plus grand port de passagers pendulaires de France). Malgré un énorme potentiel, il faut que des usagers aient besoin de cette liaison. Il est vraiment dommage que l'étude de 6T, très bien faite au demeurant, ait été limitée à Corsier-Port. Car celle-ci aurait permis de juger de l'attractivité des autres liaisons. Il regrette que ce problème n'ait pas été envisagé de manière globale par l'État, qui est en charge de la mobilité multimodale sur le canton. L'articulation entre une navette lacustre, quelle qu'elle soit, et les transports publics est essentielle. **M. P. Corboud** serait prêt à faire un compromis pour Collonge-Bellerive dans la mesure où cette liaison serait praticable et assurée par une navette efficace et rapide. Mais pour Corsier-Port, cela n'ira pas.

Un commissaire explique que la présente commission travaille depuis longtemps sur la piétonnisation du quai de Corsier (une présentation publique a été organisée en juin dernier). Mais les diverses démarches (demandes d'autorisation, études, etc.) prennent du temps.

Un commissaire revient sur les 64'000 l de diesel évoqués plus haut. En reprenant ce calcul avec une voiture de 5 l, le résultat est de 18'250 l ; ramené à un bateau de 80 places, cela représente près de 3 millions de litres par an de consommation automobile.

Ce chiffre figure dans la convention, rappelle **Mme Ch. Soulier**.

Le calcul, qui se fonde sur 365 j/an, est erroné, estime ce commissaire. La présentation de la SBC (point 4) précise que Corsier est encore une rive accessible à tous les publics, facilement accessible par les transports publics. Pourquoi cette contradiction ?

**Mme Ch. Soulier** explique que l'attractivité de la Tour Carré est plus grande, compte tenu du nombre de lignes TPG, que sur la route d'Hermance.

L'attractivité de la baie de Corsier pour les activités nautiques ou les balades est réelle dans la mesure où un arrêt TPG se trouve à proximité (450 m du quai), explique **M. P. Corboud**. Si tout le monde venait en bus ou en vélo électrique, il n'y aurait pas de nuisances sur le quai ni d'embouteillages. Ce postulat, qui a été affirmé dès le début, est indémontrable et dépendra aussi des conditions météorologiques. Il est impossible, aujourd'hui, d'estimer quelles seront les réactions des usagers, sauf en cas de mesures de contrainte très importantes. S'il faut effectivement un test, celui-ci ne doit pas se faire au détriment du site archéologique et avec tous les risques de nuisances qui pourraient exister.

**M. A. Girardin** indique que les postulats sont nombreux. Dans tout projet, il y a des inconnues. Tant que la phase-test n'aura pas été faite, il ne sera pas possible de les valider ou les invalider.

**Mme Ch. Soulier** pense qu'avant une phase-test, il faudrait d'abord étudier le meilleur endroit et celui où la Voie Bleue ferait le plus sens pour qu'elle soit la mieux adaptée.

Pourquoi réaliser cette phase-test à Corsier-Port, où l'on sait pertinemment qu'il n'y a pas assez d'attractivité ? Pourquoi ne pas imaginer le point de départ depuis le débarcadère le mieux adapté ?

**M. A. Girardin** répond que le terme « pertinemment » est encore un postulat.

L'AVB serait-elle totalement opposée ou ouverte à une autre possibilité de débarcadère ? est-il demandé.

L'AVB soutient les Voies Bleues ainsi que la mobilité douce, et non *stricto sensu* un débarcadère à Corsier-Port, répond **M. A. Girardin**. La mobilité douce répond à la question du postulat de l'attractivité supposée ou non de Corsier-Port. Le postulat de départ, c'était que les gens viendraient à pied, en bus, en trottinette ou à vélo. Au-delà de ce périmètre, cela n'a aucun sens.

Un commissaire se rappelle qu'il avait été fait mention d'une navette qui fonctionnerait à l'hydrogène. Qu'en est-il ?

**M. A. Girardin** indique que la navette à hydrogène est envisagée à l'issue de la phase-test, pour autant que celle-ci soit concluante, car cela représenterait un investissement conséquent. Il y a une vraie volonté de l'ensemble des partenaires et de la CGN d'aller dans cette direction.

**Mme Ch. Soulier** relève que cela ne correspond pas à ce projet, présenté dès le départ comme 0 émission. Ce n'est pas correct de la part de la CGN de présenter cette traversée lacustre mobilité douce et verte avec un bateau qui utilisera 64'000 l de diesel par année.

**M. F. Jaccard** entend depuis le début des questions sur le choix de Corsier-Port. C'était le seul débarcadère apte à recevoir immédiatement une phase-test de 3 ans sans nécessiter de travaux et avec une profondeur suffisante. Il était pour sa part le premier à s'opposer au navibus, un bateau navigant à voile sur le Léman et interdit sur France car générant trop de vagues. Il encourage l'ensemble des participants à cette séance à aller à Yvoire ou Nyon prendre le Valais, qu'il préfère aux 80 bateaux à moteur à Corsier-Port qui font des vagues monstrueuses pour le ski nautique. Il s'étonne que le site palafittique ne soit pas dérangé.

**M. P. Corboud** confirme que le débarcadère de Corsier-Port a principalement été choisi parce que le débarcadère était quasiment opérationnel tout de suite. Il espère rencontrer le directeur de la CGN et obtenir une extension à l'étude de 6T pour Collonge-Bellerive. On s'apercevra certainement que l'attractivité est beaucoup plus grande là-bas avec bien moins de problèmes pour un coût de Fr. 500'000.-. Les travaux prévus à Bellevue sont énormes et prendront des mois, pour autant qu'ils soient autorisés. Pour l'archéologie, 3 ans ce n'est pas un essai, c'est un désastre. Une étude plus vaste aurait donné des résultats très différents.

Un commissaire relève que si trop « d'événements » étaient constatés (à savoir trop de passages au-dessus du site palafittique), la concession pourrait être annulée. Or on sait pertinemment qu'il fait mauvais de septembre à mars. Pourquoi s'engager, alors ?

**M. A. Girardin** propose de poser cette question à la CGN. Il y a des professionnels qui doivent y répondre précisément et concrètement. Il doute fort que la CGN se lance dans un projet en courant le risque que la concession soit annulée.

**M. P. Corboud** rappelle que le problème archéologique est le cœur de la question. Pour l'instant la CGN ne voudrait pas s'engager à ne pas passer sur le site archéologique si les conditions météorologiques le demandent. Il a la garantie de l'OFC que si ce point n'est pas mentionné précisément dans la demande de concession, l'office fédéral de la culture s'y opposera. Il a envoyé à l'OFC la liste des conditions qui devraient être remplies pour que la concession soit acceptée ; si la CGN les accepte, l'archéologue cantonal et lui-même ne s'y opposeront pas. Dans le cas contraire, le projet ne sera pas viable. L'OFC est garant de la conservation du site UNESCO pas seulement par rapport à la Suisse et au canton, mais par rapport à l'ensemble des signataires de cette inscription à l'UNESCO. La récente destruction de menhirs, à Carnac, a provoqué des remous médiatiques phénoménaux à l'international. Il

regrette l'absence de panneaux à Corsier-Port signalant ce site UNESCO, et ce n'est pas faute de l'avoir demandé depuis des années aux instances des différents cantons concernés.

Il est proposé d'attendre la prise de position officielle de l'OFC sur la demande de concession de la CGN.

En 2021, le documentaire produit par **M. P. Corboud**, « Mémoires d'outre-lacs », explique dans le détail ce qu'est un site UNESCO au niveau de l'ensemble des Alpes. Si la commune souhaite un jour le projeter, ce sera bien volontiers.

Dans l'hypothèse d'une Voie Bleue à Corsier, la SBC ou l'AVB auraient-elles un vif intérêt pour des horaires réguliers et en week-end ? est-il demandé.

**M. A. Girardin** pense que l'objectif, à terme, est d'avoir des horaires réguliers et le week-end aussi, ce qui n'est pas réaliste dans la phase-test puisque nécessitant un équipage et des coûts supplémentaires non prévus dans la convention.

**Mme Ch. Soulier** imagine que si cette Voie Bleue se fait au bon endroit, c'est-à-dire là où il y a le plus grand bassin de population et le plus de gens intéressés par cette traversée lacustre, la navette devra traverser tous les jours et le week-end. Cela ne paraît pas envisageable à Corsier-Port. Elle aimerait comprendre pourquoi la plupart des élus corsiérois soutiennent ce projet. Quels seront les avantages pour Corsier ? Comment des conseillers élus pour défendre les intérêts des Corsiérois et de la commune peuvent soutenir ce projet à Corsier-Port, qui ne fait aucun sens ?

Un commissaire indique que les avis des habitants, du bas comme du haut de Corsier, sont très partagés, et ce à 50-50.

Selon **Mme Ch. Soulier**, tous les habitants ne savent pas que cette traversée ne se fera qu'aux horaires pendulaires et imaginent se promener sur la rive droite en journée, ce qui ne sera pas le cas pendant la phase-test. Elle ne voit pas les avantages pour Corsier, à part pour quelques personnes travaillant sur l'autre rive.

En l'absence d'autre remarque ou question, Mme Ch. Soulier, M. P. Corboud, Mme M. Chamet et M. A. Girardin sont libérés. La commission organisera volontiers, si cela s'avère nécessaire, un nouveau débat à une date ultérieure.

*Départ de Mme Ch. Soulier, M. P. Corboud, Mme M. Chamet et M. A. Girardin.*

### **1. Approbation de l'ordre du jour**

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

### **2. Approbation du procès-verbal de la séance du 28 août 2023**

Une correction est demandée, dont il est pris note.

Le procès-verbal de la séance du 28 août 2023 ainsi corrigé est approuvé l'unanimité (7 voix).

### **3. Point de situation de la Voie Bleue**

Ci-après les remarques qui ressortent du point de situation concernant les éléments évoqués ce soir.

Une commissaire relève que la politique est de soutenir des projets écologiques. Ce serait une hérésie de ne pas entrer en matière sur ce genre de sujet et ne pas faire au moins un test pour la mobilité douce.

Un commissaire revient sur les 4 atouts évoqués sur la présentation de la SBC par rapport à la baie de Corsier. « Les rives du petit lac sont très peu accessibles, donc presque toutes privatives » : en quoi ce point est-il un atout ? « Corsier est un dernier lieu où il fait bon se

promener au bord du lac » : il y a aussi Hermance, la Savonnière, les Eaux-Vives. « La baie a toujours été dédiée aux sports nautiques avec son chantier naval historique » : lors de la présentation, en 2021, la Présidente du club nautique avait fait part de ses remarques et ses craintes, ce qu'il entend complètement ; il faudra être très attentifs à leurs attentes ainsi qu'à celles des habitants de Corsier-Port. « Corsier est encore une rive accessible à tous les publics facilement desservie par les transports publics » : l'arrêt du bus est effectivement à un peu moins de 400 m à pied, et l'arrêt Bellerive à 700 m (et non 600 m). Concernant l'aspect écologique, n'importe quelle voiture par année et par personne consommerait beaucoup plus. Réaménager un bateau pour la phase-test et utiliser un ponton existant plutôt que d'en rénover ou en construire un autre est tout sauf un non-sens écologique. Cela fait deux ans et demi que les élus planchent sur ce dossier et répondent aux mêmes questions. Organiser ce débat entre ces associations était très positif.

**M. F. Jaccard** rappelle que le bateau de la CGN s'arrête quotidiennement à Hermance, qui accueille de nombreuses activités nautiques (nageurs, école de voile pour les enfants, etc.), il n'y a jamais eu un souci avec la CGN. Tous ceux qui naviguent connaissent les lois et règlements.

Un commissaire a l'impression que la seule chose qui préoccupait la SBC, ce soir c'est qu'une banque privée soit venue avec ce projet ; or il y a deux autres grosses sociétés qui y sont aussi associées. De plus, le fait qu'un Conseiller municipal se permette de poser des questions d'ordre privé l'a beaucoup dérangée ; c'était vraiment très déplacé et n'est pas du tout le rôle d'un élu. Les mêmes arguments ont été répétés par la SBC. Mais la commission a reçu récemment un représentant de la CGN qui a fourni toutes les réponses.

Un commissaire remercie les associations d'être venues et s'être exprimées ; chacune a défendu son opinion sans que cela influence son avis, qui est assez partagé. Ce qui l'intéresse, aujourd'hui, c'est de répondre aux craintes qui ont été exprimées, notamment autour de la question des voitures sur le quai. Il faut que les habitants sachent ce que les autorités font pour éviter tout éventuel afflux.

**Le Maire** indique que l'Exécutif répète depuis le début qu'ils soutiendront ce projet pour autant qu'il n'y ait pas de voitures à Corsier. S'il faut dans un premier temps mettre un contrôleur du stationnement pour clarifier la situation, ce sera fait.

Ledit commissaire n'a pas vu dans les projets qui ont été présentés aux commissaires des explications concrètes sur comment la venue des véhicules sera empêchée.

**M. Ch. Lassaue** indique que ces mesures figurent dans le projet de piétonnisation du quai, qui se fera avec ou sans la Voie Bleue à Corsier. Par exemple 19 places de stationnement disparaîtront. La législation idoine accompagnera ces mesures avec des arrêtés de circulation qui empêcheront les véhicules d'aller sur les zones piétonnes ou, à d'autres endroits, de se garer. D'où la coordination essentielle avec Collonge-Bellerive pour des chemins comme les Usses ou Armand Dufaux. En dehors des mesures coercitives, un travail pédagogique sera mené.

Sur le court terme, le commissaire est un peu plus inquiet. Mais sur le long terme, la piétonnisation du quai répondra à tous ces problèmes.

**M. Ch. Lassaue** relève que la diminution drastique de l'offre de stationnement, par exemple lors de la mise en place des macarons, ne provoque pas une augmentation du stationnement sauvage.

Un commissaire tient à s'excuser auprès de Mme M. Chamet pour la maladresse de sa question. Il souhaitait souligner le fait que ce projet est porté par Lombard Odier ; ce n'est pas un projet des communes, de l'État et de la CGN.

Un autre commissaire pense que les Conseillers municipaux doivent voir plus loin que la position de représentants d'associations et en faire abstraction.

Son préopinant répond que beaucoup de Corsiérois se posent des questions, et il s'en est

fait le porte-parole. M. A. Girardin a lui aussi souligné l'importance de mettre en place tous les garde-fous pour qu'il n'y ait pas de nuisances, ce qui est positif. Et la piétonnisation du quai, qui sera faite en parallèle, permettra d'anticiper sur le trafic que la Voie Bleue pourrait générer. À relever la présentation de M. P. Corboud, qui faisait un parallèle entre Bellevue et la prolongation du débarcadère de Collonge-Bellerive pour un coût d'environ Fr. 500'000.-.

**M. Ch. Lassaue** souligne que les travaux de Bellevue n'ont aucun rapport avec le projet Voie Bleue. Ce ponton est atteint par la carbonatation ; il sera reconstruit que la navette lacustre se fasse ou pas. De plus, toute nouvelle ligne de transports publics est au départ déficitaire, surtout en dehors du centre-ville. Une fois qu'il y a un public, l'État reprend la ligne à son compte et la subventionne dans le cadre du PRDC. Concernant le nombre d'usagers potentiels dans le bassin de population possible, seule une partie est captée. Même une ligne comme Evian/Lausanne ne capte pas le 100 % du potentiel. L'évaluation de 1'700 pour la Voie Bleue permettait de donner un ordre d'idée, sur lequel peut-être 300 trajets seront captés.

**M. Ch. Baumberger** confirme que l'État suit de manière très active ce projet. De plus, comme déjà annoncé à la CTSM, le PATC (plan d'action des transports collectifs) prévoit qu'en cas de succès de la phase-test, la Voie Bleue soit intégrée à Unireso. Il a déjà dit à la CTMS que tpgFlex était en cours de planification ; ce système est actuellement en test et les communes de CoHerAn discutent avec les TPG pour l'instaurer très rapidement sur leur secteur. Les commissaires ont été informés de ces projets de dessertes de transports publics et ont reçu le document concernant le PATC.

Un test a été mené durant plusieurs jours par la CGN par rapport aux demandes de l'archéologue cantonal. Les résultats de cette étude ne devraient plus tarder. Et, comme l'a très bien dit M. P. Corboud, les résultats au niveau fédéral sont aussi attendus. Concernant le site palafittique, les bateaux de la CGN passent déjà au-dessus en empruntant le sillon où le câble passe. Il faut maintenant attendre les retours de l'OFC.

Une commissaire remarque à son tour qu'en dehors de Lombard Odier, 12 communes partenaires ont signé la convention. Concernant la piétonnisation du quai, la commission travaille depuis des années sur ce dossier.

**M. F. Jaccard** soutient cette Voie Bleue parce qu'il a lui aussi été élu pour répondre aux demandes et soucis des Corsiérois. Cette traversée lacustre se fera de toute façon, avec ou sans Corsier. Pour sa part il aurait de la peine à expliquer aux Corsiérois, si la Voie Bleue venait à Corsier, qu'ils ne bénéficieront pas du demi-tarif offert aux communes partenaires. Lors de sa plénière, le Conseil municipal avait chargé l'Exécutif de faire avancer ce projet. Les magistrats suivent par conséquent ce dossier et essaient au maximum de faire entendre la voix de Corsier. Certains Corsiérois travaillent dans d'autres entreprises de la rive droite ; ils seront ravis d'attraper leur train après 15 min de traversée au lieu de 1h.

La demande d'une analyse multicritères pour disposer, le jour où il faudra se déterminer, de l'ensemble des informations, est réitérée. La volonté de l'AVB de soutenir une Voie Bleue, quel que soit le débarcadère choisi, est compréhensible. La commune se doit de réfléchir au meilleur emplacement, que ce soit ou pas à Corsier. Mais si elle ne participait pas au projet par le biais de la convention, voire s'y opposait, la population ne profiterait pas des avantages offerts par la Voie Bleue. Les habitants seraient alors doublement perdants.

**M. F. Jaccard** répète que si la Voie Bleue se faisait finalement à Corsier, malgré l'opposition des autorités communales, comment expliquer aux habitants qu'ils ne bénéficieront même pas du demi-tarif.

La période-test de 3 ans ne coûterait pas plus à la commune qu'une place de crèche, soit Fr. 30'000.- de garantie de déficit, rappelle **M. Ch. Lassaue**. Le succès de la Voie Bleue réduirait d'autant ladite participation financière. Certains Corsiérois ont besoin de cette traversée lacustre ; qu'ils puissent embarquer à Corsier-Port serait un grand avantage pour eux.

**M. Ch. Baumberger** rappelle que lors de la précédente séance, le directeur de la CGN a expliqué les raisons du choix du débarcadère de Corsier. Ce soir encore, M. P. Corboud a confirmé que les deux autres débarcadères ne pourraient être utilisés en l'état. Celui de Collonge-Bellerive n'est pour le moment pas envisagé par la CGN, car il doit être complètement refait. Quant à l'autre, des dragages, un agrandissement et un aménagement du quai sont nécessaires. Il s'agit d'une phase-pilote utilisant les moyens existants, à moindres frais. En cas de succès, la Voie Bleue deviendra une ligne Unireso, comme planifié dans le TAPC.

**M. F. Jaccard** indique que la commune essaiera, pour la Fête de la Courge, une navette entre le quai de Corsier et St-Louis.

Un commissaire rappelle que tous les éléments ont été évoqués en plénière. Il demande à l'Exécutif de prévoir des rapports pour les commissions plénières, afin que la population y trouve toutes les informations et débats des élus, ainsi que les préavis.

Une commissaire souhaiterait savoir, à ce stade du dossier, ce qu'une nouvelle étude par rapport à Collonge-Bellerive ou la Tour Carrée impliquerait.

Cela semble compliqué en l'état actuel du dossier, estime son préopinant qui attend officiellement les études d'impact et le préavis de l'OFC. Et le rapport de l'analyse multicritères. Mais changer la direction du projet semble difficile, à ce stade. Il souligne l'importance de faire preuve de franchise et de transparence vis-à-vis de la population par rapport aux risques et stratégies prises par la commune.

**Le Maire** relève que depuis le début, l'Exécutif répète aux élus qu'ils iront de l'avant avec ce projet pour ne pas rester sur le quai et l'orienter afin qu'il convienne aux autorités communales, sachant que le postulat de base est : « pas de véhicule ». Toutes les informations ont été communiquées, preuve en est la séance de ce soir.

**M. Ch. Baumberger** souligne que les commissaires ont reçu tous les documents. Il les a toujours personnellement informés lors des séances de la CTSM, et toutes les informations à disposition des magistrats ont également été dispensées lors des Conseils municipaux. Or certains continuent à reprocher à l'Exécutif un manque de transparence.

**M. F. Jaccard** souhaite encore rappeler que le Léman n'appartient pas à Corsier, et le débarcadère non plus. Si la CGN, avec l'appui de la Confédération et du canton, décidait d'utiliser le débarcadère de Corsier-Port, comment les élus pourront-ils dire aux Corsiérois qu'ils ne bénéficieront pas du demi-tarif, faute d'avoir signé la convention ? Il devient impératif que la CTSM se positionne sur cette question.

Une commissaire constate que l'on reproche à M. A. Girardin de travailler chez Lombard Odier. Or Mme Ch. Soulier, qui est contre la Voie Bleue, a sa villa juste en face du débarcadère.

#### **4. Communication de l'Exécutif**

Néant.

#### **5. Divers**

Néant.

En l'absence d'autres divers, **le Président** remercie les membres de la commission et lève la séance à 22h10.

*Rapport : E. Maia*