



COMMISSION PLENIERE

**Rapport (public)
du mardi 17 janvier 2023 à 19h00
Salle des Sociétés**

Présent(e)s :

Conseil municipal :

M.	Killian SUDAN	Président
Mme	Dominique BAUMBERGER	
Mme	Sophie BRAND	
M.	Adrien COCHET	
Mme	Claudia COCHET	
Mme	Andréa EHRETSMANN	
M.	Jean-Noël DUCREST	
M.	Dante GIACOBINO	
M.	Federico GIACOBINO	
Mme	Catherine ODIER	
M.	Laurent PECCOUD	
M.	Raphaël RAPIN	
M.	Albert SIROLLI	
M.	Geoffray SIROLLI	
M.	Denis WAECHTER	

Exécutif :

M.	Eric ANSELMETTI	Maire
M.	Christophe BAUMBERGER	Adjoint
M.	François JACCARD	Adjoint

Personnel communal :

M.	Charles LASSAUCE	Secrétaire général
Mme	Célia BOLDRINI	Secrétaire générale adjointe

Invités :

Pour l'OCPM, M. Alexandre AMELI, chef secteur naturalisations, et M. Stéphane GENET, adjoint administratif et coordinateur des enquêtes

Pour l'État, MM. Benoit PAVAGEAU, directeur des transports collectifs, Gérard WIDMER, directeur à l'Office cantonal des transports pour la région Arve-et-Lac et Mme Suzanne LE BIHAN, ingénieure à la Direction des transports collectifs

Pour la CGN, MM. Andreas BERGMAN, directeur général, et Emmanuel GLAUSER, ingénieur naval et responsable du bureau d'étude de la CGN

Pour Lombard Odier, MM. Frédéric ROCHAT, associé, et Christophe LAMPS, responsable de la communication

Procès-verbaliste :

Mme Emilie GATTLEN

Absent(e)s / excusé(e)s : M. Daniel MUSCIONICO et Mme Alexia MOREL

Ordre du jour

1. Approbation de l'ordre du jour
 2. Demandes de naturalisation, rôle des communes, en présence des collaborateurs de l'OCPM, secteur naturalisations, Alexandre Ameli et Stéphane Genet
 3. Projet Voie bleue, en présence de représentants de :
 - La Compagnie générale de navigation (CGN)
 - L'État de Genève, département des infrastructures, Office cantonal des transports
 - Partenaires privés du projet
 4. Discussions sur les présentations
-

Le Président ouvre la séance à 19h02 et souhaite la bienvenue à l'assemblée ainsi qu'aux invités.

1. Demandes de naturalisation, rôle des communes, en présence de Messieurs Alexandre Ameli et Stéphane Genet, OCPM, secteur naturalisations

Une présentation est réalisée concernant la naturalisation.

Evolution des demandes de naturalisation

Au cours des dernières décennies, on est passé d'une naturalisation très politique, où l'autorité décidait selon sa libre appréciation, à un droit de plus en plus administratif. Cela implique que les principes généraux du droit administratif doivent désormais être respectés, comme le droit d'être entendu, la proportionnalité, l'interdiction de l'arbitraire.

Au niveau fédéral, un grand changement a eu lieu en 2018. L'ancien droit des naturalisations datait de 1954 et l'évolution est donc conséquente ; une des principales modifications est celle qui a rendu obligatoire le fait d'être titulaire d'un permis C pour pouvoir déposer une demande de naturalisation. D'autres mesures ont été prises au niveau de la langue par exemple : avant 2018, les cantons décidaient du niveau de langue requis, mais à présent un standard minimum est fixé par la Confédération, lequel est beaucoup plus élevé. Tous les cantons ont dû s'adapter et Genève également. Le projet de loi PL 12305-A est une refonte complète de la législation cantonale, pour s'adapter au droit fédéral.

Procédure des demandes

Un système de prérequis existe à Genève. Il est ainsi nécessaire de remplir certaines conditions et de pouvoir le prouver en transmettant des pièces (tests de langue et connaissance générale sur la Suisse, vérification du casier judiciaire). L'enregistrement de la demande crée le début de la procédure.

Ensuite, l'instruction débute. Il s'agit tout d'abord d'un examen administratif. L'OCPM consulte des autorités internes, comme l'Hospice général, le Tribunal des mineurs, etc. Il convient de relever ici une particularité genevoise : s'agissant d'un canton-ville, toute l'autorité est concentrée entre les mains du canton et les communes n'ont que peu de compétences, avec pour conséquence une charge de travail énorme pour l'État.

Si le dossier est complet, il est enregistré. Sinon, la personne concernée est invitée à retirer sa demande ou une décision d'irrecevabilité est rendue, laquelle est sujette à recours. Une fois le dossier enregistré, la procédure est attribuée à un enquêteur. Ce dernier instruit le dossier, il vérifie tous les justificatifs fournis et il se charge de demander des compléments si nécessaire.

Ensuite, le candidat est auditionné. L'audition est systématique dans tous les cantons.

Il faut également mentionner l'étape de supervision. Elle est menée dans le secteur par deux anciens enquêteurs, qui ont toute l'expérience requise pour contrôler le travail effectué. Le superviseur appose son tampon, qui vaut préavis cantonal.

C'est à ce moment-là que le dossier est transmis à la commune, qui rend son préavis. Avec le nouveau droit fédéral, Berne n'accepte que les dossiers dans lesquels les communes se sont prononcées.

Si le préavis est négatif, il est systématiquement demandé à la commune de reconsidérer sa position. Les autorités cantonales reprennent donc les griefs exprimés par la commune et, le cas échéant, expliquent en fait et en droit en quoi cette position n'est pas tenable juridiquement et indique alors que le canton ne pourra pas suivre ce préavis négatif. La commune, elle, peut décider de le maintenir malgré tout et elle a également la possibilité de recourir contre l'arrêté du canton.

Si le préavis est positif, le dossier est envoyé à Berne pour l'octroi de l'autorisation. Le service de la Confédération rend son autorisation fédérale, laquelle suit généralement, dans 99,5 % des cas, l'avis du canton. Quand le dossier revient de Berne, l'arrêté du Conseil d'État est préparé. La nationalité s'acquiert normalement à la date de cet arrêté. Cela étant, dans quelques cantons, dont Genève, la procédure ne se termine qu'avec la prestation de serment, qui n'est pas facultative.

Le rôle des communes est fixé dans la LNat. La commune n'a pas de pouvoir décisionnaire, et le canton peut passer outre son préavis. La commune remplit une fonction de filtre et si un élément du dossier semble étrange, incohérent ou peu clair, elle a toute légitimité à le relever et à en faire part au canton. Il est précisé que seuls des éléments objectifs peuvent être pris en considération pour juger l'intégration.

En conclusion, il y a un contrôle du travail de l'État par les communes et cela fait partie de la procédure, qui comporte toujours trois préavis et trois décisions.

Une discussion s'engage entre les commissaires et l'OCPM afin de clarifier certains éléments. Il est notamment précisé que les communes ont trois mois pour rendre leur préavis. Ce délai sera fixé dans la nouvelle loi cantonale et le règlement d'application y relatif. L'article 210 de la Constitution genevoise dit d'ailleurs que la procédure doit être rapide. Seul le préavis de la commune a un impact sur le travail du canton. L'organisation au sein même de la commune, que ce soit par le biais d'une commission ou non, n'a pas de conséquence autre que temporelle.

Il est relevé que l'autonomie des cantons a été restreinte par le nouveau droit et que les pratiques deviennent donc de plus en plus uniformes.

Concernant le niveau de langue requis, il s'agit du niveau B1 pour l'oral et A2 pour l'écrit. Des exceptions peuvent être admises et sont clairement mentionnées dans le dossier.

Il est précisé qu'en cas de refus, ce dernier doit être motivé. La confidentialité n'existe pas, car le droit d'être entendu prévaut.

Les représentants de l'OCPM quittent la salle à 19h42 et les représentants de l'État, de la CGN et des partenaires privés du projet Voie Bleue rejoignent la séance.

2. **Projet Voie bleue**

Une présentation est réalisée par les porteurs du projet de la Voie Bleue, puis les membres du Conseil municipal disposent d'un moment dédié aux questions.

Le projet a été présenté à des commissions du Conseil municipal et une séance d'information publique a eu lieu en juin 2021 à Corsier durant laquelle il était précisé que le projet était encore à un stade de concept.

Partenariat

Ce projet est un partenariat de bonne volonté qui réunit 12 communes (7 sur la rive droite et 5 sur la rive gauche), la banque Lombard Odier et la CGN qui serait amenée à opérer la ligne de la Voie Bleue.

L'Exécutif de la commune de Corsier n'a pas souhaité participer immédiatement à ce partenariat, car il estimait que les informations n'étaient pas disponibles et que cela ne lui permettait pas de se positionner.

Il s'agit également d'un partenariat de collaboration avec l'Etat de Genève qui apporte notamment son concours pour les études d'impact et pour la planification du projet.

Actuellement, le projet est encore à un stade d'ébauche qui a vocation à grandir et d'autres communes et entreprises pourraient rejoindre le partenariat. Les partenaires ont d'ores et déjà reçu plusieurs marques d'intérêt.

Le cercle des partenaires se réunit régulièrement et travaille notamment sur la tarification, sur les avantages que les résidents pourraient retirer de la participation de leur commune et sur les horaires. Il est précisé que le projet doit répondre aux besoins des habitants.

Financement

Le budget minimum pour opérer cette ligne en utilisant au maximum des infrastructures existantes (débarcadère et bateau) est estimé à un million de francs. L'idée est de lancer une période de test d'environ trois ans, afin de déterminer si la Voie Bleue est un succès ou non, d'où le choix de ne pas procéder à des investissements mais d'utiliser l'existant. Cette approche permet de ne financer qu'un budget de fonctionnement annuel, sur la durée sans investissement.

A la fin de la période de test, des adaptations pourront être apportées pour perdurer ou le projet sera arrêté s'il ne remporte pas l'adhésion escomptée.

A ce jour, le financement a pu être confirmé. Le but est de construire un projet 100 % autofinancé par les partenaires, sans aide du canton, et cet objectif est atteint. Les 12 communes partenaires et Lombard Odier ont confirmé leur intention de participer au financement du projet pour cette durée de trois ans.

Les contributions des partenaires (communes et entreprises) seront ensuite remplacées petit à petit par celle du canton si la ligne lacustre répond aux attentes.

Convention

La constitution du partenariat et la confirmation du financement ont mené à la signature de la convention signée en juin 2022, laquelle établit les grands principes du projet, notamment les contributions des uns et des autres au financement et l'idée d'un lancement de la ligne à l'été ou à l'automne 2024, idéalement.

Revenus

Il y a un retour pour les communes, puisque la CGN redistribuerait les revenus de billetterie, au prorata de la contribution initiale. Il convient ici de relever que le budget d'un million de francs évoqué est un financement partagé entre les partenaires qui ne prend

aucun revenu en considération. Les recettes de la billetterie seront donc à déduire et elles seront remboursées aux communes concernées.

La comptabilité est ouverte et est entièrement dédiée à cette ligne, comme c'est le cas pour les autres lignes. Il n'y a pas de transfert de profit de la Voie Bleue vers le siège de la CGN. Ainsi, tout revenu reste dédié à cette ligne et sera comptabilisé selon les règles de l'industrie et reversé aux contributeurs. Il convient de noter que toutes les lignes sont auditées quatre fois par an, par quatre auditeurs, à savoir celui de la CGN, celui de l'OFT, celui du département des transports du canton, et celui de la fonction finances.

Choix du bateau

La CGN a initialement choisi le Navibus. A la suite de nombreuses réactions négatives liées à ce choix, dont celles relevées lors de la séance publique à Corsier, la CGN a réalisé des analyses afin de trouver une autre solution. Le nouveau choix se porte sur une vedette (déjà en exploitation pour la traversée Nyon-Yvoire). Ce modèle est moins bruyant et dispose d'une propulsion à l'hélice plutôt que par jet d'eau. Le bateau a ainsi une assise plus droite et la création de vagues, la résistance et la consommation ont pu être réduites.

S'agissant d'un test, il convient de travailler avec les moyens existants. Cela dit, la CGN est prête à adapter l'intérieur du bateau pour tenir la promesse client et garantir que la Voie Bleue soit un maillon de la mobilité douce, ce qui implique que le bateau ait une capacité d'accueil importante pour les vélos et les trottinettes. L'aménagement intérieur permettra d'accueillir une quarantaine de vélos et de trottinettes avec un certain niveau d'ergonomie et une facilité d'utilisation. L'entrée dans le bateau se fera de plain-pied avec le quai. Le vélo pourra être sécurisé contre le mur, et la sortie se fera facilement de l'autre côté du lac. L'aménagement intérieur en est aujourd'hui à l'étape de pré-étude. Le rez prévoit un accueil pour les vélos et des places assises. Le premier étage est ouvert, mais il y aura là aussi un espace protégé, afin d'éviter des différences de confort entre le haut et le bas.

Objectifs du projet

Le concept de la Voie Bleue est de réunir la rive gauche et la rive droite par une traversée de la rade qui n'est pas celle historique du tout à la voiture via un pont ou un tunnel. Il s'agit d'un projet de mobilité douce qui vise à connecter les réseaux cyclables et qui ne doit surtout pas attirer les voitures.

A l'origine, les premières études du projet sont le fait d'une entreprise privée qui a pensé à lancer une navette privée. Toutefois, il s'est avéré que le besoin de ses collaborateurs correspondait aux besoins plus larges des habitants de la rive gauche. La traversée permet de gagner énormément de temps pour se rendre sur l'autre rive, à Lausanne ou à l'aéroport plutôt que d'emprunter le pont du Mont-Blanc.

La finalité, du point de vue de l'État, est que cet essai débouche sur une ligne qui soit intégrée dans l'offre des transports publics genevois. La CGN le fait avec le canton de Vaud, sur les autres lignes.

Etudes

L'envergure du projet implique une grande planification. Un travail détaillé est réalisé au travers des études d'impact sur toute une série de sujets : écologie, transports, aménagement.

Ces travaux, dans une certaine mesure, sont menés en coordination avec les communes de Corsier, Collonge-Bellerive et Bellevue, avec le concours de l'État de Genève et de la CGN.

Une étude de mobilité a été lancée, dont l'objectif est d'identifier les éléments à revoir et à améliorer. Un résultat peut être attendu pour fin mars, avec des solutions concrètes qui seront proposées en fonction des objets d'analyses.

Le premier trimestre 2023 sera dédié aux études d'impact, sur la mobilité et l'environnement. Il ne s'agit pas là d'une obligation légale, mais d'un acte volontaire de la CGN pour mieux s'intégrer dans l'écosystème existant, atténuer les risques et les nuisances et pouvoir apporter une solution sur mesure. Il n'existe pas de plan de communication figé.

L'objectif est de finaliser les études d'impact d'ici la fin du premier trimestre 2023. Lorsque les résultats de toutes les études auront été reçus, pour autant qu'ils soient positifs, la CGN pourra déposer un dossier auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) à Berne, lequel pourra se pencher sur le projet et lui octroyer ou non un statut de ligne publique. Le calendrier, qui prévoit un lancement à l'été ou à l'automne 2024, tient compte de ce processus, évidemment sous réserve de l'approbation de l'OFT.

Traversée

Cinq allers-retours sont prévus le matin et cinq le soir. Les horaires définitifs ne seront pas imposés par la CGN, mais co-construits en concertation avec les parties intéressées. Seule la fréquence est définie.

Billetterie

L'application Fairtiq, dont la technologie est d'ores et déjà utilisée par les CFF (EasyRide), a été choisie, car elle semblait constituer la solution la plus simple. Il n'y aura pas d'installation de distributeurs sur le quai, pas de maintenance à prévoir non plus. Les TPG n'ont pas encore intégré cette application, qui est suisse et qui fonctionne depuis quelques années sur le réseau national CFF. L'application calcule le meilleur prix sur les déplacements effectués durant la journée. Cette technologie s'est affirmée et s'est rodée ces cinq dernières années, avec une extension à l'international et plus d'un million de trajets par jour. Le service après-vente est extrêmement réactif et un simple courriel suffit pour être remboursé en cas d'erreur. Cette option devrait être déployée à Genève avant la mise en service de la Voie Bleue.

Une réflexion a été menée afin de déterminer comment partager au mieux les bénéfices vis-à-vis des habitants des communes partenaires. Un signal fort est donné avec la division des prix par deux. De plus, la gratuité des vélos est offerte aux communiens et/ou aux employés des partenaires.

Approche des membres du Conseil municipal

Des membres sont opposés au projet et d'autres sont favorables. Une discussion s'engage afin de répondre aux interrogations et remarques des membres du Conseil municipal.

Nombre d'utilisateurs

Des membres explicitent les arguments des opposants au projet. Le nombre d'utilisateurs est important, avec 1'700 voyageurs annoncés au port, pour une commune de 2'300 habitants.

En réponse, il est mentionné que ce chiffre provient d'un cabinet qui travaille déjà pour plusieurs autorités autour du lac et à qui il a été demandé d'étudier l'évolution de la demande pour le déplacement entre la rive gauche et la rive droite, en tenant compte du développement des lieux d'habitation et des créations d'emplois. Avec la croissance des lieux de résidence sur la rive gauche, respectivement des emplois sur la rive droite, un besoin de mobilité global s'accroît. Le chiffre évoqué, transmis par le cabinet, ne correspond pas au nombre de passagers du bateau. Il concerne tous les moyens de

transport et il se répartit sur la voiture individuelle, les transports publics, la marche, le vélo, et une partie qui pourrait se tourner vers la Voie Bleue, dont le nombre peut être contrôlé en calibrant l'offre sur la ligne, avec un total qui avoisinerait les 200 voyageurs au maximum. Le projet n'a pas vocation à être un mastodonte.

Flux de cycliste dans le village

Des membres précisent que lorsque les personnes laisseront leur voiture pour se déplacer à vélo, la voie qui se trouve en continuation de la Côte-d'Or traversera Corsier et créera un important flux de cyclistes au cœur du village. Il faut également prendre en compte ceux qui viendront depuis Veigy par la Côte-d'Or pour redescendre ensuite en direction du lac. Or les vélos sont un danger pour les piétons. Pour l'instant, la route de la Côte-d'Or est fermée côté Anières, ce qui limite l'accès, mais le trafic cycliste y est déjà dense pendant les heures de pointe.

En réponse, il est mentionné qu'au niveau des accidents avec des piétons, le nombre d'accidents piéton-voiture est nettement plus élevé et nettement plus dommageable pour le piéton impliqué que les accidents piéton-vélo. En outre, dans les endroits délicats, comme la traversée du village, des aménagements peuvent être mis en place pour ralentir les cyclistes. L'usage des chemins est par ailleurs déjà possible et ces derniers sont déjà largement empruntés par des cyclistes puisqu'ils sont jalonnés comme itinéraire intéressant. L'idée serait de réserver des portions de cette série de chemins aux cyclistes et aux piétons, comme dans le cas de la Côte-d'Or. A ce sujet, la barrière côté Anières vise à empêcher les voitures, et pas les vélos, de circuler sur cet axe. La volonté est de créer des voies de circulation mixtes, en sensibilisant les cyclistes par rapport aux piétons. Cela dit, les piétons aussi doivent faire attention. Pour ce qui est de l'accès à la Voie Bleue et de l'objectif zéro voiture qui y est lié, il est à noter qu'il peut également y avoir une complémentarité avec les arrêts de transports publics sur la route d'Hermance. Cette offre est d'ores et déjà à disposition et elle est très bonne en termes de capacité, de rapidité et de fréquence (avec la ligne E) par rapport à d'autres endroits.

Accidents liés aux vélos et trottinettes

Des membres s'inquiètent des accidents de vélos et trottinettes qui surviennent déjà sur la route d'Hermance et qui pourraient survenir pour rejoindre cette zone et s'interrogent sur les solutions mises en place.

En réponse, il est indiqué que cet axe n'est pas connu comme un des points noirs de l'offre cyclable. Ces accidents ne sont donc pas forcément dus à l'aménagement, ce qui n'empêche pas qu'un travail soit effectué pour améliorer la situation de façon générale.

Il est précisé qu'un travail est mené avec Collonge-Bellerive, Corsier, Anières et Hermance pour améliorer l'offre et l'aménagement cyclable sur tout ce périmètre. Les routes de Thonon et d'Hermance sont équipées de façon plus ou moins efficace et un travail est mené avec les communes pour réaliser un axe entre les deux. Le tronçon de la route de la Côte-d'Or, qui a été mis à l'essai il y a deux ans et validé l'année passée, en est un aperçu. L'objectif de l'État est de poursuivre cet aménagement. Il y a ensuite tout un travail à effectuer sur le maillage cyclable, pour connecter ces trois axes cyclables entre eux pour que les usagers du haut puissent rejoindre la route d'Hermance et inversement.

Traversées le week-end

Des membres relèvent que la ligne n'est pas prévue pour fonctionner le week-end alors qu'il s'agit d'un projet pour l'ensemble de la population.

En réponse, il est indiqué que cela procède d'un arbitrage d'efficacité. L'objectif est de construire la ligne d'abord sur les flux professionnels. C'est ce qui a pu être constaté sur les autres lignes, où la répartition professionnel/loisirs est à peu près de 60/40 %. Il s'agissait aussi de trouver la manière la plus efficace de tester la ligne, en engageant le

moins de moyens possibles. Toutes les extensions peuvent être envisagées, mais pas sans moyens supplémentaires. Un autre argument qui a prévalu dans le choix de ne pas ouvrir la ligne le week-end était de garantir la quiétude des riverains lorsqu'ils sont chez eux.

Conditions climatiques

Des membres expliquent qu'il semble peu probable que les utilisateurs fassent le trajet à vélo les jours de pluie ou de neige.

En réponse, il est indiqué que l'usage du vélo a explosé et qu'il est en très forte croissance notamment sur la rive gauche. Il faut savoir que le delta entre un jour de pluie ou un jour de beau temps n'est que de 10 %. De plus, il existe des villes en Europe, bien plus au nord que Genève, où la part de mobilité du vélo est de 60 %, alors même qu'il y pleut et qu'il y neige beaucoup plus. Le véritable usager du vélo est équipé et il se déplace toute l'année à vélo.

Des membres s'interrogent sur les conditions de traversée en cas de mauvais temps et qu'il pourrait y avoir des jours sans bateau à cause des tempêtes.

En réponse, il est indiqué que Corsier est exposée à la bise. Sur les lignes existantes, la CGN perd en moyenne 10 jours d'exploitation par an pour cause de météo. Certaines réponses technologiques peuvent être apportées à ce problème et le nouveau bateau disposera d'ailerons stabilisateurs qui permettront de réduire le roulis de deux tiers. Surtout, la CGN a appris à créer une communauté avec les clients et à les prévenir. La compagnie est abonnée à MétéoSuisse et la station de Cointrin fournit, trois fois par jour, des prévisions précises sur les trois prochains jours pour tout le lac. Il existe deux difficultés principales pour le navigant : la poussée du vent si celle-ci dépasse 60 km/h et les vagues pour le roulis. Le bateau a une certaine tolérance, mais il s'agit aussi de garantir le confort à bord. De plus, la CGN a une culture de la sécurité, et la promesse client consiste aussi à amener les voyageurs sains et saufs à bon port. Quand le risque paraît trop élevé, la CGN prévient ses clients. La ligne de la Voie Bleue bénéficiera également de cette expérience et les usagers seront prévenus, généralement la veille vers 16h00, car c'est à ce moment-là que la décision est prise de ne pas naviguer en raison de risques trop importants. Si un événement imprévu intervient dans la journée, des services de substitution sont mis en place et la CGN a conclu un contrat avec une compagnie de bus à cette fin. Le remboursement du billet de train sur présentation est également une option.

Cohabitation avec les autres activités lacustres

Des membres s'inquiètent de la cohabitation avec les autres activités lacustres.

En réponse, il est indiqué que les capitaines de la CGN sont expérimentés. Il faut 10 ans pour devenir capitaine, et tous apprennent à coexister avec les pêcheurs, les écoles de voile, etc. C'est d'ailleurs la mission de la compagnie que de s'adapter, de s'intégrer dans un espace de vie existant.

Parking sauvage

Des membres mentionnent que Corsier se retrouve seule à assumer toutes les nuisances dont les voitures mal parkées, qui forceront à engager des agents.

En réponse, il est précisé que si la Voie Bleue attirait la voiture, ce serait un échec. C'est pourquoi il s'agit d'un concept de mobilité douce et que les aménagements sont pensés en conséquence. Il a été décidé de ne pas prévoir de zones d'accueil, puisque l'offre crée la demande ; rien ne sera investi dans les parkings. Cette contrainte favorisera les flux de transports publics. Les partenaires sont prêts à investir dans l'aménagement du bateau pour pouvoir accueillir la vraie révolution en termes de mobilité, à savoir l'électrification des vélos et des trottinettes.

Navettes TPG

Des membres s'interrogent sur la possibilité de mettre en place des navettes TPG sur mesure pour amener les communiers au débarcadère.

En réponse, il est souligné que l'idée est de profiter de l'offre existante. La ligne qui relie Genève à Hermance permet aux habitants de la région d'accéder au port en descendant à Corsier. Une nouvelle expérience est menée, il s'agit de TPG-flex, qui est un bus à la demande sur un corridor déterminé sans itinéraire fixe. Ce test est en cours sur le secteur Soral-La Plaine et il pourrait être développé sur des zones comme la rive gauche. Une généralisation de cette solution est envisagée dès 2025 à toutes les zones non urbaines du canton. Avec la pérennisation de la Voie Bleue, des solutions pourraient être proposées, par exemple, relier la commune de Jussy.

Tarifcation

Des membres mettent en avant que le projet doit être dédié à la population. Certains éléments du projet ne vont pas dans ce sens, par exemple, la tarification n'est pas envisagée avec Unireso.

En réponse, il est précisé que le plan d'action des transports publics sera quant à lui voté par le Grand Conseil en 2024. Il portera sur la période 2025-2029 et la possible intégration de la Voie Bleue dans l'offre de transports publics sera soumise au Grand Conseil. Unireso est donc la finalité.

Des membres demandent si la tarification peut être couplée avec les CFF.

En réponse, il est précisé que la CGN opère dans le régime de « CH-direct », la tarification CFF, qui régule l'activité sur toutes les lignes. La Voie Bleue acceptera donc le demi-tarif et l'abonnement général.

Des membres demandent s'il serait possible que les communes de Corsier et de Bellevue puissent bénéficier d'une réduction supplémentaire.

En réponse, il est indiqué qu'un tel avantage n'a pas été prévu et n'a pas été revendiqué par Bellevue. Ce sont toutefois des sujets qui peuvent être discutés au sein de l'alliance. Jusqu'à présent, l'approche a été très consensuelle.

Desserte à Bellevue

Des membres demandent s'il est prévu de faciliter les connexions à la gare des Tuileries par rapport au passage des grandes lignes.

En réponse, il est mentionné que cette gare n'a pas d'arrêt de grande ligne. Elle continuera à être desservie toutes les 15 minutes par le Léman Express.

Choix des emplacements des débarcadères

Des membres font remarquer que Corsier avait été choisie en raison de la profondeur au débarcadère. Etant donné que le bateau retenu est plus petit, est-ce qu'il serait possible de prévoir des départs depuis Collonge-Bellerive et Anières.

En réponse, il est souligné pour tester une idée aussi novatrice, il faut avoir une lisibilité absolue, et donc une offre simple. C'est ce que montre aussi le retour d'expérience sur l'ouverture des trois autres lignes. Le but est de provoquer un changement de comportement. Pour y parvenir, la simplicité de l'offre est capitale. Ainsi, s'il est possible techniquement de prévoir des ports alternants, d'un point de vue marketing, conquête de clients et réputation de la ligne, ce serait néfaste. Durant les trois années du test, la première est une phase d'observation, la deuxième une phase d'adaptation et la troisième permet de consolider les choix effectués. Pour pouvoir passer par ces différentes phases, il est indispensable que la lisibilité de l'offre soit maximale.

Des membres précisent que les oppositions sont fortes à Corsier alors que d'autres communes sont favorables à ce projet (Cologny, Collonge-Bellervie, Anières). Cologny qui se trouve en face de Bellevue, aurait un trajet plus rapide et plus écologique. De plus, sa population est plus dense.

En réponse, il est précisé que des oppositions existent également dans les autres communes. Il existe une crainte face à l'inconnu du projet mais les porteurs du projet sont à l'écoute et prêts à prendre des mesures pour atténuer les nuisances. Des études ont été commandées pour identifier les impacts et les limiter autant que possible.

Des membres expliquent que la Belotte serait plus adaptée à la mobilité cyclable.

En réponse, il est souligné que tous les habitants des communes de Corsier, Anières, Hermance auraient déjà fait une grande partie de leur déplacement en arrivant à la Belotte. L'intérêt de prendre le bateau à cet endroit-là sera donc moins grand. La traversée à Corsier permet de gagner beaucoup de kilomètres et, plus on se rapproche du centre-ville, plus cet intérêt diminue. Corsier est un site relativement central, qui peut réduire les distances à parcourir en fonction de la destination. Du point de vue de l'aménagement cyclable en tant que tel, en venant depuis Vézenaz, l'accès à la Belotte peut sembler facile. Cependant, en sortant de la Belotte pour faire le trajet retour, il n'y a que le passage piéton – qui n'est pas adapté – pour traverser la route, c'est-à-dire une double voie avec une borne centrale, ou alors il faut aller bien plus loin avant de pouvoir faire demi-tour. En arrivant sur la route d'Hermance depuis le chemin du Port, en revanche, il est possible d'aller facilement dans trois directions. La configuration sur la rampe de Vézenaz est beaucoup plus routière. Du point de vue de l'attractivité de la Voie Bleue pour des activités de loisirs, par exemple pour se balader ou aller au restaurant sur l'autre rive, le fait de déboucher en bas de la rampe de Vézenaz n'est pas très attrayant.

Décision de l'OFT

Des membres précisent que l'OFT va prendre sa décision après les études d'impact et ils souhaitent savoir s'il y aura une phase pour l'essai et une autre pour la version définitive.

En réponse, il est signalé que l'OFT ne requiert pas les études d'impact. Il s'agit là d'une initiative des partenaires du projet, sur une base volontaire. L'OFT a besoin de savoir s'il existe un risque financier, et donc si la ligne est financée. A cette question, il est possible de répondre positivement, car le modèle prévoit une exploitation pendant trois ans sans revenus. L'OFT veut également savoir si l'exploitant a la capacité de mener à bien le projet. La CGN jouit d'une bonne réputation auprès de l'OFT et la Voie Bleue pourra bénéficier de la robustesse de l'entreprise, qui compte 250 employés. Si un capitaine est malade, par exemple, il sera possible de le remplacer. La CGN peut apporter, de plus, toute une expérience concernant la gestion et l'information des voyageurs. En outre, la compagnie est parfaitement intégrée dans la gestion des transports publics sur le territoire genevois. Il y a une vraie cohérence sur ce point. Pour ces raisons, l'accord de l'OFT semble quasiment acquis.

Associations

Des membres précisent que l'association opposée au projet compte plus de 400 membres.

Des membres précisent qu'il existe une association qui réunit beaucoup de personnes favorables au projet.

Approche des membres de l'Exécutif

L'Exécutif corsiérois sera partie prenante du projet, à condition qu'il n'y ait pas de véhicules.

Le choix du débarcadère de Corsier est lié au fait qu'il soit le seul opérable aujourd'hui. Celui de la Belotte est en partie privé, celui de Collonge-Bellerive n'est pas adapté et l'autre débarcadère de la Belotte nécessiterait une dizaine d'années pour être construit.

L'Exécutif précise qu'il reçoit également de nombreux échos positifs au projet. Une partie de la population craint d'être affectée, mais beaucoup d'habitants soutiennent ce projet.

Les représentants de l'État, de la CGN et des partenaires privés sur le projet Voie Bleue quittent la salle à 21h23.

3. Discussions sur les présentations

Une discussion s'engage entre les membres du Conseil municipal.

Engagement de la commune de Corsier

Il semble opportun de se demander si Corsier entre dans les discussions ou reste dans sa configuration actuelle. Le Conseil à lui seul ne peut pas répondre à cette question, et un membre estime qu'il faut la poser à la population. Il considère qu'il sera indispensable de faire voter les habitants pour décider si la commune s'engage dans le projet ou si elle le refuse. En cas de vote, au moins, les conseillers seraient fixés et le sujet n'aurait plus à être débattu.

Un membre remarque que le lancement du projet est prévu fin 2024, car il faut que l'OFT reçoive le dossier, puis une procédure de conciliation sera entamée avec les opposants, et tout ce processus prendra du temps. Ces différentes phases permettront par ailleurs aussi aux comuniers de prendre position.

Les membres débattent sur l'importance et la pertinence de se positionner à propos du projet. Il est relevé que le projet pourrait se faire avec ou sans Corsier et qu'il pourrait donc y avoir d'avantages de bénéfiques à y participer.

Un membre mentionne qu'il pourrait être opportun de rejoindre le partenariat et s'engager dans la convention.

Porteurs du projet

Un membre observe que les partenaires du projet savent ce qu'ils veulent faire et qu'ils sont transparents. Concernant une présentation du projet à la population, il semble indispensable de le faire, mais il paraît aussi judicieux d'attendre de disposer de quelque chose de présentable, d'avoir des réponses précises à donner, ce qui sera possible après que les résultats des études auront été délivrés, soit après le premier trimestre de cette année.

Un membre considère qu'il est très agréable de constater que les remarques émises ont été prises en considération et que les demandes formulées ont été intégrées dans le projet. Les partenaires du projet sont à l'écoute.

Le président propose de stopper les discussions pour ce soir et de les poursuivre en CTSM. Au besoin, il sera également possible de reconvoquer la plénière.

4. Approbation de l'ordre du jour

Pour la forme, le Président soumet l'ordre du jour au vote, lequel ne suscite aucune opposition.

La séance est levée à 22h00.