



**COMMISSION
TRANSPORTS, SÉCURITÉ & MOBILITÉ**

**Rapport (public)
de la séance du lundi 31 octobre 2022 à 19h00
Salle du Conseil municipal**

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

M. Christophe BAUMBERGER Adjoint

Excusé-e-s : --

Absent-e-s : --

ORDRE DU JOUR

1. **Approbation de l'ordre du jour**
2. **Approbation du procès-verbal de la séance du 14 septembre et du procès-verbal de la séance conjointe avec la commission urbanisme, constructions & patrimoine du 26 septembre 2022**
3. **Voie bleue – utilité et constitution d'une commission ad hoc**
4. **Centralité – Route du Lac et Route de Corsier**
5. **Vélibs**
6. **Subventions TPG**
7. **Divers**

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

1. Approbation de l'ordre du jour

L'ordre du jour tel que présenté est approuvé à l'unanimité (6 voix).

2. Approbation du procès-verbal de la séance du 14 septembre et du procès-verbal de la séance conjointe avec la commission urbanisme, constructions & patrimoine du 26 septembre 2022.

Le procès-verbal de la séance du 14 septembre 2022 est approuvé à l'unanimité (6 oui).

Le procès-verbal de la séance conjointe avec la commission urbanisme, constructions & patrimoine du 26 septembre 2022 est approuvé à l'unanimité (6 oui).

3. Voie bleue – utilité et constitution d'une commission ad hoc

M. Ch. Baumberger complète les éléments apportés lors du dernier Conseil municipal. 12 communes ont signé la convention qui règle le financement des trois premières années

d'essai ainsi que le partage des frais des études d'impacts commandées par la CGN. Les communes ont simplement reçu des informations de base sur le projet Voie bleue, auquel elles devaient participer à hauteur de 1 mio. Il avait aussi été précisé que la charge des communes diminuerait avec chaque billet vendu. Les communes qui ont signé cette convention bénéficieront d'abonnements pour leurs habitants à des tarifs très préférentiels.

Différentes études d'impacts sont en cours (archéologie, pêche, bruit, pollution) ; les prochaines porteront sur la mobilité et l'étude de marché. **M. Ch. Baumberger** rappelle que l'Exécutif a clairement dit aux porteurs de ce projet que la Voie bleue devrait se faire sans voiture, ce qui a été accepté sans contestation par le comité de pilotage (COPIL).

Plusieurs Conseillers d'État soutiennent ce projet. Pour sa part, l'Exécutif attend une meilleure définition dudit projet, notamment la notion « sans voiture », pour affirmer sa position.

Conformément à la demande du Conseil municipal, un courrier a été envoyé à l'État, demandant à recevoir les éventuels préavis émis par les différents services. Renseignements pris, la Secrétaire générale adjointe du département aurait été saisie de la demande. Il semblerait qu'il n'y ait pas de préavis formel rendu à ce stade du projet. Et la procédure veut que ce soit le demandeur (CGN) qui s'adresse à l'OFT, lequel requerra une position du canton.

Une autre étude est actuellement en cours, portant sur la modernisation des navettes lacustres Valais et Morges.

Pour l'Exécutif, l'intérêt d'une commission ad hoc est délicat, s'agissant d'un dossier qui n'est pas porté par la commune de Corsier. Dans ce cas, c'est elle qui donne le rythme et peut nourrir la commission. Le projet Voie bleue pourrait être suivi par une commission ordinaire et faire l'objet de séances plénières, surtout en cas d'information générale fournie par les opérateurs.

L'Exécutif pense que la CTSM pourrait clairement continuer à suivre ce sujet. Et si l'objectif est d'inviter des intervenants, nul besoin de constituer une commission ad hoc, qui n'offre aucune compétence supplémentaire.

Une commission plénière pourrait être planifiée fin janvier 2023 afin de recevoir les trois partenaires porteurs du projet (COPIL, CGN, État) pour un point de situation, l'Exécutif estimant judicieux que l'ensemble du Conseil municipal soit informé en même temps. Les informations qui avaient été communiquées au Conseil municipal en février 2022 restent inchangées. La demande de concession serait éventuellement déposée auprès de l'OFT courant janvier 2023.

Sur une question du **Président, M. Ch. Baumberger** répète que la commune de Corsier n'a pas signé la convention, l'Exécutif attendant toujours de recevoir une meilleure définition du projet. Ladite convention concerne le financement des communes sur le projet Voie bleue.

La convention est fondamentale, pour **le Président**, car elle permet de prendre position et de mettre un ancrage sur la qualité de partie de chaque commune. Pourquoi Corsier ne signerait-elle pas celle-ci avec un statut particulier ? Car la convention doit certainement, au-delà des aspects financiers, prévoir des assemblées.

C'est le COPIL qui gère ce projet, rappelle **M. Ch. Baumberger**.

Les commissaires pourraient-ils recevoir une copie de cette convention ? demande **le Président**. Car si celle-ci prévoit des obligations ou des droits, une participation plus active de la commune serait fondamentale.

Il n'y a pas de participation plus active des 12 communes au niveau du projet Voie bleue, souligne **M. Ch. Baumberger**. La convention porte uniquement sur le financement initial qui permettrait d'assurer le bilan d'essai. D'où la diminution automatique de la quote-part des communes à chaque billet vendu.

Le Président se demande de nouveau si Corsier ne devrait pas y prendre une part plus active.

La commune pourrait adhérer à n'importe quel moment à la convention, indique **M. Ch. Baumberger**. Mais l'Exécutif ne le souhaite pas tant qu'il n'aura pas plus d'informations sur ces questions de mobilité.

Le Président propose aux commissaires de débattre à propos de l'utilité d'une commission ad hoc (qui pourrait être composée d'un certain nombre ou de tous les Conseillers municipaux) ou de garder ce sujet au sein de la CTSM. Le préavis de la CTSM sera renvoyé pour décision au Conseil municipal.

M. Ch. Baumberger insiste sur l'importance de définir une date afin de recevoir en janvier les porteurs de ce projet (COPIL, CGN, État) pour que tous les élus reçoivent le même niveau d'information. L'Exécutif pense que la CTSM est la mieux à même de prendre en charge ce dossier.

Les points suivants ressortent de la discussion qui s'ensuit :

La CTSM serait la plus à même, cette commission ayant déjà travaillé sur la Voie bleue comme sur le projet de réaménagement du quai de Corsier, qui vient d'être adjugé. Ces deux dossiers sont étroitement liés. Par exemple le chemin du Port n'est pas inclus dans le projet de modération de trafic sur le quai. Pour atteindre l'objectif de 0 voiture, la CTSM devrait aussi travailler là-dessus.

En plus des quais de Corsier, la centralité du village serait indirectement impactée par ces voitures. Or il s'agit là aussi d'un dossier traité par la CTSM qui, depuis le début, se penche sur la circulation et la sécurisation des quais. Une commission ad hoc ferait doublon avec les travaux de la CTSM, d'autant que le projet Voie bleue n'est pas du ressort de la commune, qui reçoit les informations au compte-gouttes.

Certains élus reviennent régulièrement avec des questions lors du Conseil municipal, auxquelles l'Exécutif répond. La constitution d'une ad hoc n'apporterait rien de plus, d'autant que plusieurs commissions seront liées aux différentes questions ou propositions à venir. Ce dossier devrait rester au sein de la CTSM, avec des séances plénières pour les informations générales et les grosses décisions.

Cela fait 1,5 à 2 ans que la CTSM travaille sur ce dossier et des séances conjointes avec la CUCP ou des plénières ont déjà été organisées.

Une commissaire fait entièrement confiance à l'Exécutif, qui transmet les bonnes informations. Comme il n'y a pas eu de vraie avancée sur ce sujet, elle ne voit pas à quoi servirait une nouvelle ad hoc, pour l'instant. Ce dossier devrait rester au sein de la CTSM.

Un commissaire relève que les informations seraient transmises fin janvier par les porteurs de ce projet (COPIL, CGN, État). Sera-t-il trop tard pour créer une commission ad hoc ? Car il s'agira tout de même d'une décision importante. Les Conseillers municipaux, qui ont tous été élus, devront prendre leurs responsabilités par rapport à la Voie bleue, qui engagera la commune sur plusieurs années, voire définitivement. L'intéressé serait plutôt favorable à la création d'une commission ad hoc par la suite, la commune n'ayant pas assez d'informations à ce stade. Une telle décision ne devrait pas être de la responsabilité de la seule CTSM, mais inclure l'ensemble du Conseil municipal.

M. Ch. Baumberger répète que sur demande du Conseil municipal, une lettre a été envoyée au canton qui n'a, à ce jour, pas suscité de réponse. Il semblerait qu'il n'y ait pas de préavis formel rendu par les services à ce stade du projet, auquel plusieurs Conseillers d'État sont favorables.

Le Président résume la procédure habituelle : tous les organismes spécialisés transmettent à un interlocuteur (ici l'OFT, autorité de référence et décisionnaire) qui analyse le dossier et le renvoie aux concernés (propriétaires, collectivités publiques) qui ont généralement

30 jours pour faire valoir leurs observations. S'ensuivent des phases de conciliation avec les organismes intéressés (ici la CGN), qui peuvent déboucher sur des demandes complémentaires.

Vu le paysage actuel, la charge de travail, la cadence et la complexité de ce dossier, un commissaire penserait approprié de continuer avec le modus operandi actuel. Dans l'immédiat, il ne serait pas favorable à la constitution d'une commission ad hoc, une proposition à revoir dans le futur.

Le Président partage les arguments des commissaires sur ce dossier que la CTSM a pris en main dès le départ. De plus, la présente commission est composée de l'ensemble des partis, qui ont la possibilité de transmettre leur avis via leur représentant. La CTSM, qui est une commission ordinaire constituée en début de législature, traite notamment les thèmes de transport et de mobilité. Or la Voie bleue n'est pas un dossier transversal et, par définition, concerne pleinement ces sujets. Il n'y a pas lieu de créer une commission ad hoc parce que certains Conseillers municipaux se veulent porte-parole d'associations (intérêts privés). La CTSM n'a pas décidé de ce projet, à l'époque, et n'a pas d'intérêts privés à défendre.

Si la question de la légitimité l'a tout d'abord fait pencher pour une ad hoc, de nombreux dossiers importants sont traités par les commissions (NGS, finances, etc.) sans que des commissions ad hoc soient constituées. Créer une commission ad hoc parce qu'une minorité bruyante hausse la voix, alors qu'il y a des majorités silencieuses qui ont aussi des intérêts en présence ? Cette minorité, qui est une association, a ses avocats et moyens d'action. La politique ne doit pas réagir de manière irréfléchie à ce mouvement. Si l'association souhaite entrer en matière dans le cadre de la procédure ci-dessus expliquée, l'OFT lui impartira un délai de 30 jours pour communiquer ses observations.

La CTSM ne devrait pas sur réagir à la création de cette association. **Le Président** propose donc de maintenir ce sujet en CTSM, avec potentiellement, le jour où un préavis essentiel devra être pris sur une entrée en matière, la convocation d'une plénière constituée du Conseil municipal. Une autre possibilité serait d'inviter officiellement le conseil à participer à une séance de la CTSM ; les commissaires consulteraient à ce moment-là la position de leurs groupes respectifs. Différentes possibilités existent pour légitimer cette prise de décision.

Le Président pense que la CTSM fait très bien son travail sans qu'il soit besoin de créer une commission ad hoc.

À la majorité (5 voix contre, 1 voix pour), la commission des transports, de la sécurité & de la mobilité s'oppose à la constitution d'une commission ad hoc pour le dossier Voie bleue.

Le Président communiquera ce préavis au Bureau du Conseil municipal et à l'Exécutif. Ce point sera mis à l'ordre du jour de la prochaine séance du conseil (22.11.2022), à qui reviendra la décision finale. **Le Président** préparera un rapport oral succinct sur ce préavis.

Sur une question, **M. Ch. Baumberger** confirme que les 12 communes signataires de la convention figurent dans le fascicule présentant la Voie bleue.

Le Président proposera au Conseil municipal d'inviter le COPIL, la CGN et l'État de Genève pour une présentation du projet Voie bleue lors d'une séance plénière à huis clos en janvier 2023 (la date sera fixée d'entente avec le conseil).

4. Centralité – Route du Lac et Route de Corsier

Après le préavis favorable de la CTSM pour une ligne de bus G qui passerait en direction du manège, qui dépendra encore de nombreux autres éléments (création du stade de foot, élargissement du chemin des Ambys, etc.), la commission ne pourra pas traiter immédiatement la centralité du village (chemin de Château et route de l'Église). La CTSM avait en revanche décidé de travailler sur les routes du Lac et de Corsier, sur lesquelles la

ligne de bus n'aura pas d'impacts. De plus, la CTSM s'était engagée, lors de sa discussion sur les patrouilleuses scolaires, d'aller de l'avant sur des mesures de sécurité pour les enfants.

Le Président propose aux commissaires de préaviser les mesures qu'ils voudraient mettre en place sur les routes du Lac et de Corsier (soit les tronçons devant l'école et la mairie) en reprenant l'étude réalisée par CITEC. Ces mesures seront évoquées avec la CUCP, puis l'Exécutif transmettra les éléments à CITEC, pour étude. CITEC pourra revenir avec un projet ficelé concernant ces deux tronçons, ce qui permettra à la commune d'aller de l'avant.

Route du Lac (pages 12-13)

La CTSM s'était prononcée pour la version « médian » (cf. p. 4 du PV du 8.12.2021, séance conjointe CTSM/CUCP), à savoir : maintien du stationnement (en direction du lac), travail conséquent sur le revêtement du carrefour (suppression du marquage routier), maintien de la rigole centrale en pavés, projet d'arborisation (quelques tiges) et nouveau mobilier urbain aux extrémités des cases de stationnement. Coût total estimé : Fr. 80'000.-.

Ci-après les remarques émises par les commissaires.

La rigole centrale est jugée dangereuse pour les cyclistes (pavés glissants en cas de pluie), et bruyante au passage des véhicules.

Cette rigole a-t-elle une utilité ?

Supprimer les nuisances sonores engendrées par ces pavés et poser du phonoabsorbant serait sans doute très apprécié par les riverains.

Le carrefour est traité en pages 10 et 11 du rapport de CITEC (place chemin Neuf).

L'importance de traiter aussi ce carrefour (vers la fontaine) est soulignée.

Il serait possible d'y installer du mobilier urbain en attendant des mesures plus conséquentes.

La suppression de la rigole centrale nécessiterait la pose de phonoabsorbant sur l'ensemble du trajet. Le coût ne serait donc pas le même.

Un commissaire propose de supprimer toutes les rigoles centrales pour des questions de sécurité en soulignant qu'il serait tout à fait possible de poser un revêtement standard.

L'objectif principal est d'améliorer la situation pour les piétons. Or ni la suppression de la rigole ni la pose de phonoabsorbant ne sécuriseraient le cheminement piétonnier. Des mesures seraient nécessaires à l'entrée (côté poste), avec l'installation de mobilier urbain afin de rétrécir visuellement celle-ci et de dissuader les automobilistes de s'y engager. Du mobilier urbain sur la route du Lac séparerait piétons et véhicules.

Une idée avait été soulevée par un ancien commissaire, à savoir l'installation de rondins de bois (cf. commune de Gy) qui garantiraient une protection physique des piétons. L'accès aux véhicules de secours, notamment les sapeurs-pompiers, devra être garanti. Or les places de stationnement actuelles ne permettraient pas de concilier ces différents aspects. La variante « ambitieux » propose un stationnement en quinconce avec du mobilier urbain, ce qui ralentirait la vitesse des véhicules, une mesure à laquelle pourrait être ajoutée la mise en sens unique de ce tronçon.

Un commissaire pense à un marquage au sol (ligne jaune) pour délimiter le cheminement piétonnier, avec l'installation d'un mobilier urbain à l'entrée de la rue.

La proposition de sens unique avait déjà été évoquée par la CTSM. La largeur de la route serait ainsi adaptée aux véhicules de secours, permettrait l'installation de mobilier urbain et diminuerait la circulation potentielle.

Pourquoi ne pas déjà passer ce tronçon en zone 20 km/h (zone de rencontre) à partir de la fontaine ?

Un commissaire est convaincu qu'une mise en sens unique avec un stationnement alterné permettrait de maintenir une bande de 1 m derrière les places de parking pour le cheminement piéton.

L'importance de conserver une certaine fluidité du trafic afin d'éviter d'autres nuisances (gaz d'échappement) est soulignée.

Une route sur laquelle il est difficile de circuler dissuade les automobilistes de l'emprunter.

Un commissaire, qui serait favorable à la mise en sens unique de cette route, relève combien les croisements y sont déjà très difficiles. Il arrive souvent que des voitures s'arrêtent dans une zone de dégagement (entrées) pour croiser. La commune d'Anières a installé de gros panneaux jaunes incitatifs et des ralentisseurs à chaque entrée du village, et le parking est bien signalé.

La distinction du sens unique (tous véhicules ou cyclistes exceptés) est brièvement évoquée et rejetée vu les vitesses de certains vélos, à l'heure actuelle.

* * *

Les éléments suivants ont donc été relevés :

- Utilité de la rigole centrale et éventuelle suppression de celle-ci (nuisances sonores et dangerosité pour les cyclistes). Pose éventuelle d'un revêtement phonoabsorbant.
- Installation de mobilier urbain à hauteur de la fontaine afin de bien signaler le changement de zone, réflexion sur la création d'une zone 20 km/h (zone de rencontre ? avec mobilier urbain et signalisation du type de zone et du parking).
- Mise en sens unique (direction lac) ; dans ce cas, déplacement de la porte d'entrée à l'autre bout.
- Création d'un stationnement alterné ou maintien des places existantes ?
- Important : tenir compte du braquage des gros véhicules de secours.

À l'unanimité (6 voix), la CTSM préavis favorablement l'instauration d'un sens unique sur la route du Lac (direction lac). Le panneau d'interdiction sera installé à hauteur de la fontaine.

À l'unanimité (6 voix), la CTSM préavis favorablement la création d'une zone de rencontre sur la route du Lac (priorité piétons, limite de 20 km/h, aucun trottoir).

À l'unanimité (6 voix), la CTSM préavis favorablement le maintien des places de stationnement existantes.

CITEC proposera l'alternative offrant la meilleure sécurité possible pour les piétons et se déterminera sur les revêtements les plus adéquats ainsi que la rigole existante ; CITEC devra aussi tenir compte des véhicules d'urgence (y compris les gros camions de pompiers).

Route de Corsier (pages 14-15), tronçon entre le Clin d'œil et l'entrée du parking de l'école

La CTSM avait opté pour le scénario médian. Se posent les mêmes questions que ci-dessus (rigole, faisabilité, sécurité et revêtement phonoabsorbant). Les commissaires souhaitent-ils opter pour une variante « médian » avec une route et un trottoir, ou une variante « ambitieux » (soit une zone de rencontre comme devant la mairie, avec suppression du trottoir) ?

Ci-après les remarques émises par les commissaires.

L'importance de maintenir le trottoir existant est relevée.

Les piétons pourraient aussi bénéficier d'un cheminement sécurisé par du mobilier urbain.

Une route et un trottoir encouragent les véhicules à rouler vite, a contrario d'une zone de rencontre qui incite les automobilistes à la prudence, car ils ne sont pas prioritaires. Ce serait à CITEC de proposer une solution adéquate.

Mais il ne faut pas se leurrer ; les parents en retard ne tiendront pas compte d'une limitation à 20 km/h. Par contre, faute d'un trottoir, les enfants qui iront à pied risquent de s'égarer sur la chaussée.

Le scénario « ambitieux » (p. 15) prévoit la suppression du trottoir et la création d'un cheminement piétonnier sécurisé.

Ces obstacles physiques ne donneraient pas la possibilité aux automobilistes de dépasser les 20 km/h.

Un commissaire serait davantage favorable à l'installation de rondins de bois ou de blocs en béton, plus sécurisés en cas de perte de contrôle d'un véhicule.

M. Ch. Baumberger souligne l'importance de la sortie des pompiers (qui ne peuvent déjà pas tourner à gauche).

Dans tous les cas, CITEC ne pourra pas proposer un projet ne répondant pas aux normes de sécurité, rappelle **le Président** qui souhaiterait, à l'horizon 2030, l'instauration d'une zone 20 km/h sur toute la centralité villageoise, avec un mobilier urbain pour sécuriser les piétons et dissuader les pendulaires d'y circuler.

D'où l'importance d'une cohérence sur les routes de Corsier et du Lac, puis le reste du village au fur et à mesure des autorisations.

Pour éliminer les voitures du centre du village, ne faudrait-il pas les encourager à rejoindre le parking depuis la route de Thonon ?

Il y a deux cas de figure : les visiteurs, qui viennent par la route de Thonon et pourront stationner dans le parking, et les parents qui déposent leurs enfants à l'école et qui devront comprendre qu'il s'agit d'une zone 20 km/h avec une zone clairement sécurisée et un mobilier urbain.

Des véhicules passent par le chemin du Château pour rejoindre la route de Thonon.

Un commissaire a peu d'espoir que les parents acceptent de faire le tour par la route de Thonon, le matin, pour amener leurs enfants à l'école. Des dépose-minute sauvages risquent donc de se créer aux entrées de cette future zone de rencontre.

La mise en sens unique de la route du Lac risque de pousser certains parents à s'arrêter juste à l'angle du café du Soleil.

Cela ne doit pas influencer la détermination des commissaires sur les objectifs qu'ils souhaitent atteindre, pense ce commissaire en évoquant la dépose-minute qui avait été créée par Anières devant l'école, qui était très pratique.

Une dépose-minute sauvage ou officielle pourrait même dissuader les pendulaires d'emprunter cette route.

Pourquoi ne pas en créer une ? demande le commissaire qui aimerait aussi tenir compte du besoin de déposer les enfants.

Alors qu'il y a un parking de 60 places juste à côté ? souligne **le Président**.

À l'unanimité (6 voix), la CTSM préavise favorablement la création d'une zone de rencontre (cf. p. 15) sur le tronçon entre le Clin d'œil et le passage piéton existant (dans la continuité de la route du Lac).

CITEC proposera l'alternative offrant la meilleure sécurité possible pour les piétons et se déterminera sur les revêtements les plus adéquats ainsi que la rigole existante ; CITEC devra aussi tenir compte des véhicules d'urgence et de la sortie pompiers, ainsi

que d'éventuelles dépose-minute sauvages dans le village.

La place livraison devant le café du Soleil est-elle obligatoire ? Faut-il la maintenir ?

Le Président trouverait risqué de maintenir des places de stationnement sur ce tronçon, à moins d'ajouter du mobilier urbain.

Un commissaire serait d'avis de maintenir la place de stationnement devant le café du Soleil, mais de la transformer en place handicapés.

À l'unanimité (6 voix), la CTSM préavise favorablement le maintien d'une place de livraison, la suppression du stationnement ordinaire, la création d'une grande place handicapés et l'installation de mobilier urbain. Pour le reste, CITEC se référera aux normes LCR et sécurité.

CITEC déterminera l'utilité de créer un gendarme couché au carrefour (ancien coiffeur) de la zone de rencontre.

En conclusion, l'Exécutif communiquera les préavis de la CTSM à CITEC dont le projet, une fois finalisé, sera soumis à la CTSM et à la CUCP.

5. Vélib

Vu la conjoncture (environnement, performances énergétiques, incitations à la mobilité douce, etc.), **le Président** demande aux commissaires s'ils souhaiteraient insister sur les Vélib ou supprimer ce point du tableau des suivis.

La possibilité de créer un réseau CoHerAn avait été évoquée avant le Covid-19, rappelle **M. Ch. Baumberger**. Or le Vélib Captif n'est pas intéressé (ces vélos doivent être ramenés au point de départ). En revanche, dans le cadre du projet Voie bleue, une réflexion a été initiée sur un réseau rive gauche ou littoral. Cette possibilité d'un réseau Vélib structuré serait peut-être à évoquer lors de la séance plénière, en janvier 2023.

Un commissaire pensait plutôt à un Vélib pour Corsier village.

Celui instauré à Anières n'a pas beaucoup de succès et ce sont quasiment toujours les mêmes qui utilisent ces vélos, relève **M. Ch. Baumberger**. Une autre commune revient aussi en arrière, sachant qu'il faut parfois aller chercher les vélos de l'autre côté du canton.

Un autre commissaire pense qu'un Vélib a plus de sens en ville, où les trajets sont plus courts et les échanges de vélos plus rapides.

Quid de la subvention pour les vélos électriques ? demande **le Président**.

Un commissaire serait plus favorable à une subvention pour les vélos normaux et les vélos électriques qu'à la mise en place d'un Vélib.

À la majorité (5 voix pour, 1 abstention), la CTSM préavise favorablement l'instauration d'une subvention vélos électriques et normaux pour 2024.

Un commissaire pense que cette subvention ne devrait pas être octroyée pour les vélos de loisir.

6. Subventions TPG

Le Président rappelle qu'une subvention de Fr. 150.- est octroyée jusqu'à 29 ans pour les abonnements TPG alors que l'objectif est d'inciter les gens à prendre les transports publics.

Un commissaire avait amené ce point lors d'une récente commission.

M. Ch. Baumberger annonce que la commune a reçu les statistiques des TPG concernant

les différents abonnements (juniors, adultes, seniors). Selon les TPG qui ont fait plusieurs simulations, la différence serait minime et n'attirait pas de nouveaux utilisateurs, ou alors de manière marginale. **M. Ch. Baumberger** évoque une piste pour inciter les gens, à savoir une subvention plus importante (par exemple Fr. 300.-) à la souscription d'un nouvel abonnement et une subvention de Fr. 100.- (adultes) ou Fr. 150.- (juniors et seniors) pour les renouvellements.

Ledit commissaire n'a jamais compris pourquoi les adultes ne bénéficient pas de cette subvention pour les abonnements TPG, alors qu'ils ont tout autant de charges. Et si cela pouvait en plus les inciter à ne pas prendre leur voiture...

Une subvention de Fr. 150.- pour tous serait la plus simple, relève **M. Ch. Baumberger**.

À l'unanimité (6 voix), la CTSM préavise favorablement le principe d'étendre les subventions TPG (Fr. 150.-) à toutes les catégories d'âge et laisse le soin à l'Exécutif de déterminer les modalités.

7. Divers

Procès-verbal de la séance du 14.9.2022 (page 7)

Le Président précise que s'agissant du carrefour du Clin d'œil, certains ont demandé la création d'un passage piéton. Ce n'est pas la distance avec l'autre passage piéton qui était trop courte pour ce faire (cf. PV du 14.9.2022) mais, sauf erreur de sa part, soit un problème de distance par rapport au carrefour, soit un problème de distance avec l'ancien stop. Celui-ci ayant été supprimé pour une priorité de droite, faire une étude de faisabilité d'un passage piéton à la hauteur du Clin d'œil serait justifié.

Un commissaire rappelle un point inscrit au tableau des suivis, à savoir le maintien des cartes journalières CFF (cf. résolution déposée le 11.5.2021).

M. Ch. Baumberger indique que l'ACG avait écrit aux CFF. N'ayant pas plus d'informations ce soir, ce point sera inscrit aux communications de l'Exécutif de la prochaine séance.

En l'absence d'autres divers, **le Président** remercie les membres de la commission et lève la séance à 21h13.

Rapport : E. Maia