



**COMMISSIONS CONJOINTES**  
**TRANSPORTS, SÉCURITÉ & MOBILITÉ**  
**URBANISME, CONSTRUCTIONS & PATRIMOINE**

**Rapport (public)**  
**de la séance du lundi 18 mars 2024 à 19h00**  
**Salle du Conseil municipal**

---

**CTSM**

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

**CUCP**

**Présent-e-s :** M. Killian SUDAN (Président)  
Mme Emmanuelle AGABU  
M. Jean-Noël DUCREST  
Mme Catherine ODIER  
M. Raphaël RAPIN  
M. Charles VINZIO

**Exécutif :** M. Christophe BAUMBERGER                      Adjoint

**Excusé-e-s :** Mme Dominique BAUMBERGER

**Administration**

**communale :** Mme Vanessa PIRES FERNANDES                      Technicienne communale  
M. Charles LASSAUCE    Secrétaire général

**Invité-e-s :** M. Salim ABBACI    Bureau CITEC  
M. Camille FREULET    ADR Atelier architecture et paysage

**ORDRE DU JOUR**

**19h**      **Présentation de l'avant-projet de la zone de rencontre (Centralité du village), par M. Salim Abbaci du bureau CITEC Ingénieurs mobilité Conseils et M. Camille Freulet de ADR Atelier architecture et paysage.**

- 1.      Approbation de l'ordre du jour**
- 2.      Approbation du procès-verbal de la séance de la commission transports, sécurité et mobilité du 29 janvier 2024 conjointe avec la commission sociale & scolaire et communication du 21 novembre 2023**
- 3.      Approbation du procès-verbal de la séance de la commission urbanisme, constructions et patrimoine 6 mars 2024**
- 4.      Discussion sur la présentation du projet de la zone de rencontre du village**
- 5.      Communication de l'Exécutif**
- 6.      Divers**

**Présentation de l'avant-projet de la zone de rencontre (Centralité du village), par**

**M. Salim Abbaci du bureau CITEC Ingénieurs mobilité Conseils et M. Camille Freulet de ADR Atelier architecture et paysage**

**M. S. Abbaci** indique que depuis la présentation de la préétude, il y a environ six mois, les mandataires ont affiné et détaillé le projet de zone de rencontre sur la route Corsier et le chemin du Château.

**M. C. Freulet** rappelle tout d'abord le degré d'intervention privilégié (postulat) qui figure en page 2 de la présentation.

**M. S. Abbaci** ajoute que la dernière séance avait permis de définir ledit degré d'intervention ; la solution retenue était un projet total sur l'ensemble du périmètre, soit de façade à façade, trottoirs inclus. La commune avait validé les grands principes de mobilité (cf. p. 3).

**M. C. Freulet** précise que le plan « typologie des espaces existants » (cf. p. 4) fait ressortir l'absence de végétation sur les deux rues concernées. Les objectifs du projet (cf. schéma en p. 5) sont d'amener de la végétation dans ces rues et de rompre la linéarité des routes, avec l'instauration de la limite 20 km/h, pour garantir une sécurité et un confort plus agréable aux piétons. Le promeneur se sentira beaucoup plus à sa place qu'à l'heure actuelle et la présence de végétation fera naturellement ralentir les véhicules.

La zone de rencontre impliquera une modification des gabarits (cf. p. 6). La chaussée de la route du Lac est aujourd'hui de 6,95 m ; avec le changement de régime des circulations et des vitesses, elle passera à 3,7 m, soit un gain de place potentiel de 3,25 m. La route du Lac passera quant à elle de 7 m à 4,4 m (gain de place potentiel : 2,6 m).

**M. S. Abbaci** explique que l'idée est que les gabarits projetés permettent à une voiture, sur la route du Lac qui sera mise en sens unique, de croiser soit un piéton soit un vélo. Pour la route de Corsier, qui restera bidirectionnelle, le gabarit de 4,4 m permettra le croisement des véhicules à vitesse réduite.

Pour proposer un aménagement, il a fallu intégrer les éléments existants, comme les nombreuses entrées privées (piétons ou véhicules) sur les deux rues qui impliquent certaines contraintes (cf. p. 7, 8 et 9), ajoute **M. C. Freulet**.

Parmi les contraintes de mobilité (cf. p. 9), **M. S. Abbaci** identifie la nécessité de permettre la giration des véhicules SIS au droit des différents carrefours (cf. p. 10) et un cône de visibilité à garantir (cf. p. 11). Sur la route du Lac, une place voiture et les deux places motos sont pour le moment situées dans un cône de visibilité (cf. p. 12) Compte tenu des problèmes pour relocaliser cette place voiture, les mandataires préconisent de la supprimer (les deux places motos pourront être déplacées).

Parmi les éléments à prendre en compte, **M. C. Freulet** revient sur la question des pavés (cf. p. 13). Les rigoles centrales seront supprimées, les pavés conservés et valorisés au niveau des seuils et des entrées privées. Les réseaux existants ont également été pris en compte (cf. p. 14) pour la répartition des plantations, afin d'éviter de trop gros travaux.

Concernant les principes d'aménagement, le gain de place sur les deux rues permettra de travailler en quinconce sur des espaces végétalisés (cf. p. 15), ce qui modifiera déjà considérablement l'image de la rue et contribuera au ralentissement des véhicules.

Des placettes ont été intégrées (cf. p. 16) au-devant des bâtiments publics (AGS, La Pomme et la Mairie), ce qui créera des espaces de rencontre supplémentaires au sein de la commune et donnera une identité au village (cf. grand plan d'aménagement en p. 17).

Comme déjà évoqué plus haut, les pavés seront conservés au-devant des seuils et des murs limitrophes (cf. 18) afin d'offrir un socle cadré à la zone de rencontre, ceux au centre de la chaussée seront supprimés. Le schéma en p. 19 présente la matérialité de la chaussée et des espaces. L'emploi d'enrobés clairs réduira considérablement l'effet îlot de chaleur. Les placettes seront en béton ; la finition exacte (bétons désactivés, balayés ou autres) sera définie ultérieurement. Les places de stationnement existantes ou replacées seraient en

pavés engazonnés afin d'atteindre une vraie perméabilité du sol et un peu plus de présence végétale.

Les placettes seraient équipées de mobilier urbain (cf. p. 20), les fontaines existantes conservées, de même que l'éclairage existant au sein des rues hormis sur deux ou trois placettes où quelques mâts seraient ajoutés (référence : place des Rois au-devant du cimetière des Rois) afin d'offrir une vraie ambiance pour rassembler les habitants.

Concernant les plantations (cf. p. 21), plusieurs arbres d'essences indigènes communes et quelques fruitiers comme des prunus qui offrent de très belles floraisons seraient ajoutés sur les différents espaces. Sont également prévues : des strates intermédiaires arbustives indigènes et des bandes plantées fleuries, limitées à 60 cm compte tenu des cônes de visibilité. La palette végétale en p. 22 permet d'exprimer les ambiances. Les directives cantonales liées à l'arborisation (cf. p. 23) devront être respectées.

La gestion des eaux (cf. p. 24) répond à un principe assez simple, à savoir toucher le moins possible le réseau d'assainissement existant. La matérialité et les rues seront retravaillées afin que les pentes renvoient directement les eaux pluviales dans les fosses de plantations. Lors de fortes pluies, les fosses d'évacuation renverront le surplus dans le réseau d'assainissement existant.

**M. S. Abbaci** évoque les aspects mobilité. Le concept global (cf. p. 25) prévoit de rendre l'ensemble des espaces publics prioritaires aux piétons et aux vélos ; les trottoirs seront supprimés. Les différentes mesures proposées d'abaissement de la vitesse et de modération du trafic via des chicanes végétalisées permettront de supprimer le trafic de transit.

Le carrefour route de l'Église/chemin du Château sera réaménagé. Deux variantes ont été étudiées. Variante 1 (cf. p. 26) : perte de priorité à droite. Redonner la priorité sur la route de l'Église risquerait néanmoins d'augmenter les vitesses sur cet axe. Variante 2 (cf. p. 27) : création d'un plateau surélevé sur l'ensemble du carrefour. Ces deux variantes seront étudiées plus en détail pendant la phase projet.

Un élu relève que différents intervenants ont indiqué à la commission qu'il était impossible de créer un ralentisseur (plateau surélevé) sur ce carrefour à cause du passage du bus. Les mandataires confirment donc bien qu'un bus peut malgré tout passer sur un ralentisseur ?

**M. C. Freulet**, qui répond par l'affirmative, précise que les mandataires n'ont pas du tout fait une étude de détail sur ce carrefour, qui n'était pas inclus dans la zone d'étude. Mais de tels plateaux surélevés existent sur certains parcours de bus. Cela pose parfois des problèmes aux TPG, qui n'y sont pas forcément favorables.

**M. Ch. Lassauce** confirme que les TPG ne souhaitent clairement pas cette solution. Il existe néanmoins beaucoup de secteurs (Jussy, Veyrier, etc.) où des gendarmes couchés se trouvent sur le parcours du bus.

L'étude de détail permettra de déterminer la faisabilité de cette variante avec les TPG, indique **M. C. Freulet**.

L'élu demande s'il serait possible, en plus du plateau surélevé, de maintenir le passage piéton.

Oui, mais il faudrait peut-être le déplacer en amont, précise **M. C. Freulet**. Ce qui aurait des impacts financiers sur le projet.

À l'heure actuelle, le coût total du projet est estimé à Fr. 1'520'000 (+/-15 %). Avec le rehaussement du carrefour, le coût total passerait grosso modo à Fr. 1'620'000.- (+/-15 %).

La suite de la phase projet est détaillée en p. 29, conclut **M. C. Freulet**.

Un commissaire rappelle que la commission avait dans un premier temps étudié l'ensemble du village, jusqu'aux chemins des Gravannes et Pré-Puits. Compte tenu des problématiques liées aux TPG, qui auraient beaucoup retardé le projet de centralité villageoise, il a été

décidé d'aller de l'avant avec la route du Lac et le chemin du Château, notamment compte tenu de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Les autres secteurs (chemin Neuf, route de l'Église, chemin du Château, chemin de Pré-Puits) sont traités ultérieurement. Le rehaussement du carrefour route de l'Église/chemin du Château, qui induirait une augmentation d'environ Fr. 100'000.- sur les coûts estimés, doit-il être intégré à cette première phase au risque de peut-être tout devoir redéfinir dans cinq ans ?

**M. S. Abbaci** confirme qu'il n'a actuellement aucune vision à long terme des aménagements futurs du reste de la centralité villageoise. Intégrer d'ores et déjà ce carrefour impliquera des études plus détaillées et une réflexion préalable sur le reste de ces deux axes.

Un autre élu demande si la largeur du carrefour sera aussi retravaillée, puisque les bus devront pouvoir se croiser.

Un commissaire explique que dans ce cas, un des deux bus attend que l'autre ait passé.

Le réaménagement de ce carrefour offrirait l'occasion de résoudre ce problème, estime **M. S. Abbaci**.

La commissaire rappelle qu'à terme, un bus pourrait aussi venir d'Anières via le chemin du Château, ce qui aura également un impact sur la route de l'Église.

Toutes les lignes de bus devront être prises en compte, confirme **M. S. Abbaci**.

Revenant sur le principe de gestion des eaux (cf. p. 24), une autre élue se souvient qu'une mise en séparatif a été réalisée il y a environ dix ans. C'est à cette époque que les pavés avaient été installés au milieu de la chaussée.

**M. S. Abbaci** explique que le concept ne sera pas modifié ; seules les surfaces seront réaménagées. L'avantage, c'est que les EP seront récupérées dans les fosses de plantation grâce aux pentes qui seront créées. À l'heure actuelle, les EP sont récupérées dans les EC.

La mise en séparatif date de 2004, relève un commissaire.

**M. Ch. Lassaue** ajoute que la mise en séparatif concernait les EC et les EU. Le but est de créer un sas entre les EC et les EP (trop-plein), afin que les secondes servent d'abord à l'arrosage des plantations.

Un élu demande plus de précisions à propos des gabarits (cf. p. 6).

**M. S. Abbaci** répond que le gabarit de 4,4 m projeté sur la route du Lac concerne la chaussée où pourront circuler piétons, vélos et voitures. La chicane aurait pour sa part une largeur de 2,6 m.

Un autre commissaire demande si repenser le carrefour ne faciliterait pas les négociations avec les TPG pour un nouvel itinéraire (chemin des Ambys, chemin du Château).

**M. S. Abbaci** explique que les TPG ne déterminent généralement pas le plan du réseau en fonction d'un carrefour ou d'un autre, mais plutôt des nécessités et de la demande.

**M. Ch. Baumberger** indique que le PATC a été accepté par le Conseil d'État ; il sera présenté au Grand Conseil. Plusieurs variantes sont à l'étude et l'administration communale discutera ce printemps avec les TPG à propos de ce carrefour et des souhaits de la commune de diminuer fortement le trafic des bus au sein du village.

Le commissaire demande comment le trottoir marquant l'entrée de la zone 20 km/h se conjuguera avec le rehaussement du carrefour.

Ces plateaux sont généralement conçus dans une couleur et un revêtement différents, précise **M. S. Abbaci**. Les pavés délimiteront toute la zone de rencontre (cf. matérialité, p. 18), de même qu'une bande d'environ 1 m. dans la même matérialité que les placettes. En cas de réaménagement du carrefour, une réflexion sera faite sur sa matérialité afin de marquer l'entrée sur cette zone. Il serait par exemple envisageable de placer au sol un marquage « zone de rencontre » et de réduire encore un peu le gabarit.

Revenant sur la suppression des trottoirs de la route du Lac, un élu aimerait savoir si les zones de rencontre sont compatibles avec des enfants. Car les voitures ne respecteront pas forcément la limitation de 20 km/h.

**M. S. Abbaci** rappelle que la route du Lac serait mise en sens unique. Comme expliqué dans le concept mobilité global (cf. p. 25), les voitures se considèrent comme prioritaires dès lors qu'un espace de sécurité est réservé pour la mobilité douce ; la zone de rencontre ne fonctionne donc pas. Par contre, en réduisant les voies, en créant des chicanes, en alternant les priorités et en réduisant la vitesse, le trafic qui n'est pas censé être là se réduit de lui-même. Selon les relevés de vitesse effectués sur cette route, la moyenne est entre 25 et 30 km/h. Avec les aménagements prévus, la vitesse de 15 à 20 km/h devrait facilement être atteinte.

Un commissaire demande si le nombre de places de stationnement sera maintenu.

**M. S. Abbaci** explique qu'une place riverains sera supprimée (cf. norme sur les cônes de visibilité évoquée plus haut), ainsi que les places devant la mairie.

Son préopinant souligne que pendant les heures d'ouverture du café, le stationnement sauvage s'étend parfois jusqu'en diagonale dans le giratoire, malgré la présence du parking. Des aménagements urbains seraient préférables à des places de stationnement.

**M. S. Abbaci** confirme que les automobilistes risquent de s'approprier tous les espaces possibles. Les mandataires étudieront avec plaisir une réappropriation de cette zone. Sur une autre question, il dispense quelques explications sur la base de l'un des schémas, complétées par **M. C. Freulet**.

Un élu souhaiterait des compléments d'information sur la traversée envisagée entre l'AGS et le NGS. **M. S. Abbaci** commente le schéma y relatif. Le marquage « école » sera maintenu, car plus parlant qu'un 20 km/h.

L'élu demande si un rehaussement pourrait être prévu pour la traversée de l'école.

**M. S. Abbaci** répond par la négative. Les véhicules étant de plus en plus gros, les chicanes sont plus efficaces que les gendarmes couchés ou les coussins berlinois. De plus, l'accès au service du feu devra être garanti. D'où la solution préconisée par les mandataires.

Un commissaire souhaiterait savoir à quelle hauteur commencera la zone 20 km/h.

À la hauteur du panneau, indique **M. S. Abbaci**, les mandataires s'étant calqués sur l'école et le passage piéton actuel. La réduction de gabarit juste en amont obligera les véhicules à réduire leur vitesse.

Un autre commissaire demande si la compagnie des sapeurs-pompiers a été approchée concernant les angles de braquage des véhicules du SIS. Pour sa part, il doute de la faisabilité pour les véhicules de secours.

**M. S. Abbaci** répond que Mme V. Pires Fernandes a servi d'intermédiaire pour connaître les types de véhicules actuels et futurs. L'angle de braquage a été déterminé par le logiciel de giration avec un véhicule plus large que l'actuel (tonne-pompe).

Un élu relève que le tronçon route de Thonon/route de Corsier n'avait volontairement pas été intégré dans l'étude. Or la problématique du trottoir et sa largeur avaient été amenées devant le Conseil municipal.

**M. Ch. Lassauce** précise que selon l'analyse de toutes les routes communales, la route de Corsier devrait être refaite après les travaux du NGS, compte tenu de son soubassement. À ce moment-là, la largeur du trottoir sera adaptée.

L'élu demande si la commune ne pouvait pas d'ores et déjà élargir de 30-50 cm le trottoir.

**M. Ch. Lassauce**, qui ne pense pas qu'il faille intégrer cet élément dans le projet de centralité villageoise, indique que l'administration pourrait tout à fait confier un mandat

spécifique concernant la faisabilité et les coûts relatifs à l'élargissement de ce trottoir.

*Départ de MM. S. Abbaci et C. Freulet*

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

L'ordre du jour tel que présenté est approuvé à l'unanimité (10 oui).

### **2. Approbation du procès-verbal de la séance de la commission transports, sécurité et mobilité du 29 janvier 2024 conjointe avec la commission sociale & scolaire et communication du 21 novembre 2023**

Le procès-verbal de la séance du 29 janvier 2024 est approuvé à l'unanimité (6 oui).

Les échanges d'écritures mentionnés en page 3 dudit PV ne semblent pas figurer sur CMNet.

Mme C. Boldrini s'en chargera demain, confirme **M. Ch. Lassauce** ; le lien sera transmis aux commissaires.

### **3. Approbation du procès-verbal de la séance de la commission urbanisme, constructions et patrimoine 6 mars 2024**

En raison d'un problème d'enregistrement à la 32<sup>e</sup> min, seuls les décisions et commentaires généraux figurent sur la suite du PV précité.

Le procès-verbal de la séance du 6 mars 2024 est approuvé à la majorité (5 oui, 1 abstention).

### **4. Discussion sur la présentation du projet de la zone de rencontre du village**

Un élu trouve que le début de la zone 20 km/h de l'école intervient 20 ou 30 m trop tard pour casser les vitesses. Pour le reste, le projet est très bien. Le carrefour sera un point crucial à travailler. Seul bémol, il est juste dommage que le chemin du Château (direction Anières, jusqu'au manège) n'ait pas été englobé dans la réflexion, compte tenu de la présence d'enfants et de chevaux sur ce tronçon. Car les TPG ont déjà une voie dédiée le long de la route de Thonon en direction de la ville.

Un autre commissaire indique que la commission avait refusé d'entrer en matière sur ce tronçon, le nouvel itinéraire du bus G n'étant pas encore connu. Or ces données seront nécessaires pour déterminer les gabarits et aménagements urbains. La problématique est la même pour toutes les zones qui seront abordées ensuite afin d'éviter une démolition ultérieure de nouvelles réalisations.

Un troisième partage le premier avis, compte tenu du passage important sur ce tronçon. Intervenir jusqu'au paddock aurait démontré la volonté communale d'apaiser le trafic. Les gabarits des services de secours ne sont pas très différents de ceux des bus.

Un autre élu rappelle que la situation devant le manège avait été spécifiquement évoquée, où il y a beaucoup d'activité piétonne. Une solution serait de déterminer une action localisée et ciblée pour modérer la circulation.

Un commissaire souhaiterait savoir dans quelle mesure, d'un point de vue technique, la commune s'exposerait à un risque de devoir ultérieurement détruire un aménagement.

**Mme V. Pires Fernandes** pense que ces coordinations devraient être faites en amont avec les TPG. Une rencontre sera fixée prochainement afin d'aborder ces différentes problématiques. Des travaux de réfection sont nécessaires sur plusieurs routes, à Corsier ; à l'heure actuelle, celles-ci ne permettent pas le passage du bus.

Un élu ne comprend pas pourquoi les TPG devraient demander la démolition de certains aménagements si les normes sont respectées. La commune devrait montrer sa volonté de

réaliser la centralité villageoise et négocier un autre parcours au lieu d'un rebroussement sur la place de la Poste.

Ou un autre gabarit de bus, ajoute un autre commissaire. Car dévier le parcours en maintenant les mêmes gabarits de bus ne ferait que déplacer le problème.

**M. Ch. Lassauce** explique que les TPG mettent en avant l'argument que chaque habitant doit se trouver à 300 m d'un arrêt, raison pour laquelle il y a cet arrêt au centre du village (la route de Thonon est à 450 m). Deux réflexions sont nécessaires. Si la règle des 300 m se comprend dans les zones urbaines, la situation est quelque peu différente, à Corsier. Une autre solution serait que cette obligation ne soit plus assignée au bus G mais à un plus petit qui desservirait le centre du village jusqu'à Hermance, ou via le développement de TPGFlex. Ces éléments seront abordés avec les TPG. Concernant l'étendue du périmètre, la première préétude de CITEC (quai et centre du village) avait démontré que la zone de rencontre n'était pas adaptée à la route du Château ou au chemin de Pré-Puits vu les faibles transferts de population sur ces axes.

Un élu n'arrive pas à comprendre comment les TPG peuvent imposer un tracé sur des routes communales, alors que la route de Thonon convient très bien. La commune ne devrait pas se laisser imposer une nuisance supplémentaire et rester maître de son destin. Le nombre de véhicules de transit qui empruntent le chemin des Ambys, le matin, est catastrophique. Et beaucoup de gens prennent la route de la Côte-d'Or, le week-end. Le chemin du Château et le chemin des Gravannes devraient être inclus dans la réflexion ; une vision plus globale du trafic dans le village est nécessaire.

**M. Ch. Lassauce** rappelle que le concept présenté ce soir est fondé sur le projet présenté en juin dernier et représente un travail conséquent.

Un commissaire précise que le souci relevé par la CTSM concernant l'extension du projet sur le chemin du Château, c'est qu'il fallait traiter en même temps le chemin de Pré-Puits au risque de bloquer un des deux axes en reportant le trafic sur l'autre.

Son préopinant relève que les chemins du Château, de Pré-Puits et Gravannes pourraient être traités dans une deuxième phase comme un périmètre complet. Et, dans un troisième temps, la place centrale et le chemin Neuf.

Un autre élu pense important de rehausser le carrefour. Il se demande par contre comment les parents d'élèves se comporteront sur cette zone. Sans compter les agriculteurs qui circulent dans les deux sens.

**M. Ch. Baumberger** répète que la discussion aura lieu avec les TPG ; une des options serait la route de Thonon. Cas échéant, la CTSM pourrait recevoir encore une fois les représentants des TPG.

Revenant sur le préavis négatif de l'OCT concernant le projet de circulation alternée sur le chemin des Ambys, un commissaire aimerait savoir si cette alternative a été définitivement abandonnée.

**M. Ch. Lassauce** répond qu'il n'y a pas de volonté marquée des TPG d'aller dans le sens souhaité. M. Ch. Baumberger l'a rappelé, le passage de la ligne de bus par le chemin des Ambys figure dans le PATC (horizon 2024-2028).

La commission avait évoqué un rebroussement un peu en dessous du cimetière, rappelle un élu.

S'agissant de zone agricole et de SDA, **M. Ch. Lassauce** ne pense pas que ce soit possible.

L'élu relève le stationnement sauvage aux abords du café. Il faudrait supprimer les places prévues, y compris de livraison. Des places seront à disposition route de l'Église et sur le parking du NGS, situé à 250 m.

Une commissaire pense qu'il faudrait laisser une possibilité aux livreurs de stationner.

Son préopinant souligne que déjà à l'heure actuelle, la place livraison est occupée par des véhicules privés.

Un élu pense qu'il serait possible de proposer une solution à une vingtaine de mètres, sur la route de l'Église.

Un autre commerce ayant sollicité une place livraison côté chemin Neuf, celle-ci pourrait desservir les deux, estime un commissaire.

Une élue, qui rappelle qu'à l'époque, il n'y avait pas de trottoir devant le café, abonde dans le sens d'une solution sur la route de l'Église. Les voitures qui stationnent jusqu'à l'angle du chemin Neuf empêchent la visibilité. La bande de verdure projetée côté Clin d'œil pourrait aussi subir du stationnement sauvage. Il faudrait prendre des mesures plus imposantes, comme un totem.

Un commissaire pense que le seul aménagement envisageable serait la création d'une place handicapés, qui serait peut-être plus respectée qu'une case livraison.

Les places handicapées sont, selon la norme, plus grandes que les cases livraison, explique **Mme V. Pires Fernandes**. Un livreur sur une place handicapés serait amendable.

Un élu pense que dans ce cas, une tolérance pourrait être appliquée pour autant que les livreurs ne dépassent pas 10 min.

CITEC pourrait analyser la suppression des deux places et les différents aménagements évoqués, comme l'emplacement du totem, indique **M. Ch. Baumberger**.

Un commissaire pense que les riverains auraient tout de même besoin de stationnements, dans le village. Ces dernières années, les places de parking ont été fortement diminuées, à Corsier. La place devant le café pourrait être délimitée suffisamment bien pour empêcher le stationnement sauvage tout en servant de chicane.

Son préopinant trouve que ces deux places empêchent d'entrer correctement dans le café. Et elles ne sont pas esthétiques.

Une commissaire rappelle que les places devant la mairie seraient également supprimées.

L'élue relève que celles-ci sont en principe réservées pour la mairie.

Revenant sur la page 5, un commissaire constate que le café posera un autre problème, à savoir que le stationnement obligerait la circulation à se décaler sur la sortie de véhicule.

**À la majorité (9 voix pour, 1 abstention), la commission conjointe CTSM/CUCP préavis favorablement le projet tel que présenté ce soir.**

À propos du portique de l'entrée de la zone 20 km/h au niveau de l'école, un élu trouve que les chicanes actuelles ralentissent bien les vitesses.

Un autre estime que les chicanes en place ralentissent déjà les vitesses de manière importante. Il irait dans le sens des spécialistes concernant l'emplacement du totem.

Son préopinant partage cet avis.

Un commissaire pense que les véhicules pourraient accélérer à nouveau sur le tronçon qu'il montre sur le SITG. Il propose d'avancer la porte d'entrée au niveau de la sortie du parking.

**M. Ch. Lassauce** relève que la principale crainte, à cet endroit, porte sur les heures d'entrée ou de sortie d'école. Or on sait que le parking et ses sorties sont beaucoup utilisés, à ces moments-là, ce qui ralentit naturellement le flux à cet endroit.

Un élu ajoute qu'il serait peut-être compliqué, techniquement parlant, d'ajouter des chicanes au niveau du parking. Les mandataires ont répondu qu'il ne serait pas souhaitable d'ajouter un dos-d'âne au niveau de l'école. La commission avait en contrepartie envisagé une identité visuelle différente, au sol.

**À la majorité (3 voix pour, 1 abstention, 6 non), la commission conjointe CTSM/CUCP préavis défavorablement l'avancement de l'entrée de la zone 20 km/h au niveau de l'entrée du parking.**

**À la majorité (7 voix pour, 3 non), la commission conjointe CTSM/CUCP préavis favorablement le maintien de l'entrée de la zone 20 km/h telle que présentée par les mandataires.**

**Mme V. Pires Fernandes** explique que comme la chaussée sera alignée sur le trottoir existant, ce qui impliquera son rehaussement, une pente sera de toute façon créée à l'entrée de la zone 20 km/h.

**À la majorité (7 voix pour, 1 non, 2 abstentions), la commission conjointe CTSM/CUCP préavis favorablement la suppression des places de stationnement devant le café du Soleil.**

**M. Ch. Lassauce** confirme que compte tenu du préavis ci-dessus, le bureau CITEC étudiera la possibilité d'autoriser les livraisons sans bloquer le trafic pour autant que cette solution ne permette pas le stationnement sauvage.

Cette proposition ne suscite aucune opposition.

Concernant le rehaussement du carrefour, **M. Ch. Baumberger** rappelle que les mandataires ont prévu, pour la phase projet, une analyse plus fine du fonctionnement du carrefour avec la route de l'Église. Ils devraient revenir avec des solutions.

Un commissaire se demande si un obstacle de ce genre pourrait enfin résoudre cette problématique.

Son préopinant relève qu'un rehaussement engendrerait des nuisances sonores. Néanmoins, les riverains du carrefour préféreraient cette solution.

Sur une demande de précision, **Mme V. Pires Fernandes** explique que les trottoirs seront supprimés et les aménagements réalisés de façade à façade en reprenant les hauteurs existantes des trottoirs (raccordements aux propriétés privées).

Un commissaire serait favorable à l'installation d'un gendarme couché plutôt que demander encore des analyses complémentaires.

Un autre pense que le rehaussement du carrefour marquerait bien l'entrée dans la zone 20 km/h (cf. variante 1).

Un troisième élu serait plutôt favorable au principe, s'agissant d'un point de rencontre à tous les niveaux et d'un point-clé pour le passage des écoliers. Et ce serait un premier moyen de ralentir la circulation sur le chemin Neuf.

**À la majorité (9 voix pour, 1 abstention), la commission conjointe CTSM/CUCP préavis favorablement le principe de la variante 2 (création d'un plateau surélevé à la hauteur du Clin d'œil, cf. p. 27) qui sera affinée par CITEC.**

**À l'unanimité (10 voix pour), la commission conjointe CTSM/CUCP préavis favorablement le lancement d'une analyse complémentaire pour le secteur n° 2 (chemins de Pré-Puits, des Gravannes et du Château).**

**À l'unanimité (10 voix pour), la commission conjointe CTSM/CUCP préavis favorablement le principe d'un crédit d'étude entre Fr. 20'000.- et Fr. 40'000.- pour l'analyse complémentaire. Ce crédit sera soumis au vote du Conseil municipal.**

*Départ de Mme E. Agabu.*

## **5. Communication de l'Exécutif**

Néant.

## 6. Divers

Proposition est faite d'inscrire à l'ordre du jour de la séance du 27.3 de la CUCP les questions relatives au local de la pétanque.

Un élu rappelle que des discussions sont en cours entre l'association et M. F. Jaccard.

**M. Ch. Lassauce** ajoute que les éléments juridiques sont assez clairs. Le terrain a été loué (bail renouvelable tous les cinq ans) à la pétanque et l'autorisation a été donnée à l'association d'y construire un bâtiment. Celui-ci appartient à la pétanque. Mais si le bail revenait à la commune, celle-ci pourrait soit demander sa destruction, soit en reprendre la propriété. La zone agricole ne permet pas de réaliser les travaux envisagés. Cependant, le nouveau PDCOM prévoit une modification de zone (zone d'équipement) sur le périmètre.

Selon un autre commissaire, la commune est propriétaire de la surface et, par le principe de l'accession, du bâtiment. Le renouvellement du bail et les travaux du NGS font craindre à l'association de ne pas être alimentée en chauffage pendant deux hivers. Il souhaitait inscrire à l'ordre du jour de la prochaine séance (27.3.2024) la question de la modification de zone vs la dépose d'une demande d'autorisation dérogatoire en rénovation énergétique (APA).

Une élue s'interroge sur la nécessité d'en reparler en commission, puisque ce dossier est en main de l'Exécutif.

Son préopinant estime que les Conseillers municipaux devraient avoir connaissance de ce sujet important au sein de la commune.

Un commissaire a été interpellé à plusieurs reprises par l'association. Peut-être n'y a-t-il qu'un problème de communication. D'où sa proposition d'auditionner ses représentants.

Une élue pense que ce dossier concerne la CUCP.

Les commissions conjointes CUCP/CAEDD se réuniront à propos du règlement énergétique, est-il rappelé.

Cette proposition ne fait l'objet d'aucune opposition.

En l'absence d'autres divers, **le Président** remercie les membres de la commission et lève la séance à 21h28.

*Rapport : E. Maia*