

PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DE RUSSIN DU 27 JANVIER 2015 A LA MAIRIE DE RUSSIN

Présents : M. Alain Hutin, Maire,
Mme Suzanne Serafini et M. Olivier Favre, adjoints

Mmes Sylvie Desbaillet et Marcy Rossi, MM. Sébastien Delesderrier, Claude Membrez, Daniel Sandmeier, Pierre-Alain Wohlers, conseillers municipaux

Procès-verbal: Mme Marilène Demierre

=====

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal du 02 décembre 2014
2. Informations de la mairie
3. Servitude au profit des SIG sur la parcelle N° 2054 sise route des Molards à Russin - délibération
4. Etude stationnement
5. Divers

M. Hutin ouvre la séance à 19h00, souhaite une cordiale bienvenue aux membres du conseil municipal et propose d'ajouter un point 3bis à l'ordre du jour : Devis éclairage au chemin de Serve. Aucune objection n'est faite à cette demande

1. Approbation du procès-verbal du 02 décembre 2014

Le procès-verbal de la séance du 2 décembre 2014 est approuvé à l'unanimité avec remerciements à son auteur.

2. Informations de la mairie

2.1. Cartes de vœux

Un grand nombre de cartes de vœux sont parvenues à la mairie. Elles sont à la disposition des conseillers-ères municipaux-ales.

2.2. Rapport de la commission des emplacements et des routes (Route des Molards)

M. Favre indique que le 12 janvier 2015, la commission des emplacements et des routes s'est rendue à l'entreprise Colas pour un examen de différents choix de teintes pour l'enrobé des zones de parkings véhicules et de cheminements piétonniers à la route des Molards.

Décisions et validations :

- Le concept général du projet est accepté (route à niveau sans éléments verticaux, enrobé noir standard pour la voie de roulement, marquage des zones de stationnement et cheminements piétons par un enrobé différent circonscrites de pavés granit, places de stationnement alternées, privilégiées le long des murs de propriété, env. 20 places)
- Pré-choix teinte enrobé couleur : ocre/rouge (à confirmer)
- Revoir croisements délicats vers places gauches-droites (secteur Bühler)
- Complément éventuel de place (secteur Desbaillet Eliane)
- Etudier propositions de cunettes ou grilles d'écoulements au droit des cours Michel et Claude Desbaillet et Porchet, en particulier
- Prolongation du concept jusqu'au bout du mur secteur Michel Desbaillet, direction La Chaumaz avec places de parc complémentaires et éventuellement déplacement du panneau de localité à cet endroit

3. **Servitude au profit des SIG sur la parcelle N° 2054 sise route des Molards à Russin - délibération**

Les conseillers municipaux ont reçu une copie du courrier des SIG avec plan de même qu'une proposition de délibération pour l'approbation d'une servitude au profit des SIG sur la parcelle N° 2054 sise route des Molards à Russin. Aucune question complémentaire n'étant soulevée, la délibération suivante est prise :

Objet : constitution d'une servitude au profit des Services Industriels de Genève sur la parcelle n° 2054 sise route des Molards à Russin

Vu la demande des Services Industriels de Genève (ci-après SIG) de leur accorder une servitude pour la pose, le maintien et l'entretien de canalisations souterraines (électricité), dont l'assiette est représentée par le symbole G6 sur le plan de servitude N° 40-12.05 Db Ca annexé aux présentes ;

Vu la demande des SIG de garantir aux agents et véhicules des SIG, en tout temps et dans les limites de la présente servitude, l'accès à ces canalisations souterraines ; en contrepartie de cette servitude, SIG versera au propriétaire de la parcelle 2054, une indemnité unique et forfaitaire de CHF 480.—(quatre cent quatre-vingt francs) sur la base d'une longueur totale de 31 mètres linéaires à CHF 15.31/mètre, payable après l'inscription de la présente servitude au Registre foncier ;

Vu que la parcelle N°2054 est propriété de la commune de Russin ;

Vu le plan de servitudes établi par les SIG ;

Vu le projet de convention de servitude établi par les SIG ;

Vu l'article 30, alinéa 1, lettre k, et 50, alinéa 1 de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;

Sur proposition du Maire ;

Le Conseil municipal,

D E C I D E A L'UNANIMITE SOIT PAR 8 VOIX POUR

1. D'accepter d'accorder aux SIG une servitude pour la pose, le maintien et l'entretien de canalisations souterraines (électricité), sur la parcelle N° 2054, propriété de la

commune, sise route des Molards, dont l'assiette est représentée par le symbole G6 sur le plan de servitude N° 40-12.05 Db Ca annexé et conformément au projet de convention de servitude établi par les SIG.

2. D'accepter d'accorder aux agents et véhicules des SIG, en tout temps et dans les limites de la présente servitude, l'accès à ces canalisations souterraines ; en contrepartie de cette servitude, SIG versera au propriétaire de la parcelle 2054, une indemnité unique et forfaitaire de CHF 480.—(quatre cent quatre-vingt francs) sur la base d'une longueur totale de 31 mètres linéaires à CHF 15.31/mètre, payable après l'inscription de la présente servitude au Registre foncier
3. De charger Monsieur le Maire de signer la convention de servitude et l'acte notarié nécessaires.

3bis. Devis des SIG – éclairage public au chemin de Serve

En séance du conseil municipal du 04 novembre, le conseil municipal, à l'unanimité des membres présents, à décider de remplacer les candélabres au chemin de Serve. Petit rappel : au départ, l'idée était de conserver deux candélabres, les autres n'étant pas nécessaires étant donné qu'une seule personne empruntait ce chemin ceci dans le but de faire des économies. La réflexion qui a été faite, une fois le devis en notre possession, était de faire marche arrière car le démontage était plus onéreux.

Le devis se monte à Fr 15'908.40.

M. Membrez demande si ces luminaires sont fabriqués dans un pays européen car il s'agira de vérifier si la baisse de l'Euro a été prise en compte dans l'offre.

L'adjudication sera entérinée après vérification du taux de change au prochain Conseil municipal du mois de février.

4. Etude stationnement

Le conseil municipal se penche sur l'étude de faisabilité du stationnement dans le village.

La discussion est ouverte :

Les interrogations sont :

- Déterminer quel périmètre
- Limitation de vitesse
- Faut-il mandater un bureau afin d'établir un projet sur ladite étude de faisabilité ou le conseil s'en charge seul
- Etc, etc

Il est rappelé qu'une fois le projet établi, il sera soumis à la DGT pour validation.

M. Favre explique par rapport au « Guide de Poche du stationnement » que :

Le stationnement, notions structurantes :

Des enjeux divers :

Une place de stationnement, c'est ...

- Un espace dédié au stationnement des véhicules ou à d'autres usages
- L'usage de la voiture dépend de l'assurance d'avoir une place de stationnement à destination
- Une demande spécifique en fonction du type d'utilisateur

Notions essentielles pour qualifier l'offre et la demande

Le nombre de place

Leur gestion

Par secteur homogène dans le périmètre d'étude, bilan quantitatif et qualitatif de l'offre à travers un recensement du nombre de places de stationnement existantes et détaillé par type de gestion (modes de tarification, régimes spécifiques aux usagers...)

L'occupation (combien ?)

Image, à un moment et en un lieu donné, du rapport entre le nombre de place occupées par un véhicule par rapport au nombre de places offertes

La structure des usagers (qui ?) et à la consommation de l'offre

Ces indicateurs, largement corrélés et nécessitant un relevé des places d'immatriculation permettent de faire un bilan détaillé de la demande de stationnement en distinguant ses différents usagers : longue, moyenne et courte durée. C'est l'information principale.

Le taux de rotation

Nombre moyen de véhicules par place de stationnement offerte dans un secteur et pour un laps de temps donné (journée en général). Permet d'apprécier le type d'usage qui est fait de l'offre de stationnement et la génération de trafic qui en résulte.

- Taux de rotation env. 10 véhicules/place/jour : beaucoup de courte durée
- Taux de rotation env 5 véhicules/places/jours : mixité d'usage
- Taux de rotation env 3 véhicules/place/jour : beaucoup de longue durée

Tableau synoptique complet des différents types de stationnement

Places 2 roues motorisées	Ensemble du territoire en fonction de besoins	<ul style="list-style-type: none"> • Répond à la demande des deux-roues motorisés • Limite le risque de stationnement illicite (engorgement de l'espace public, trottoir...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut inciter de manière indirecte à l'usage des deux-roues motorisés (au détriment d'un deux-roues léger par ex.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Afin de limiter les désagréments liés à un stationnement illicite (occupation des trottoirs..) l'offre à destination des deux-roues motorisés doit correspondre à la demande. Néanmoins, à l'image de la voiture, une politique de gestion des cases deux-roues (tarification...) pourrait être mise en place en fonction des objectifs visés
Places handicapés 3 heures	Ensemble du territoire en fonction de besoins	<ul style="list-style-type: none"> • Répond à une demande spécifique pour laquelle l'usage d'un véhicule motorisé est souvent justifié • Augmente la disponibilité pour les ayants droit (rotation) 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • L'offre de stationnement destination des personnes handicapées doit être traitée de manière fine en fonction des besoins • Cette offre pourrait faire l'objet d'un quota minimum (ex 5%) à intégrer à la

				norme
Places handicapés illimité	Ensemble du territoire en fonction de besoins	<ul style="list-style-type: none"> • Répond à une demande spécifique pour laquelle l'usage d'un véhicule motorisé est souvent justifié 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut entraîner un usage « ventouse » de l'offre par les ayants droit 	<ul style="list-style-type: none"> • L'offre de stationnement à destinations des personnes handicapées doit être traitée de manière fine en fonction des besoins • Cette offre pourrait faire l'objet d'un quota minimum à l'intégrer à la norme
Macarons multizones « plus »	Dans les zones identiques à celles du macaron habitant	<ul style="list-style-type: none"> • Permet aux véhicules utilitaires de déroger à la réglementation locale du stationnement sur l'ensemble du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminue l'offre de stationnement pour les autres usagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Cette offre est intéressante dans le sens où elle cible spécifiquement les entreprises dont le fonctionnement nécessite l'usage d'un véhicule. Elle pourrait ainsi venir suppléer le macaron « entreprise »
Types de stationnement spécifiques				
Outils	Domaine d'application (exemples)	Avantages	Inconvénients	Recommandations - remarques
Places livraisons	Secteurs commerçants secteurs d'activités	<ul style="list-style-type: none"> • Répond à une demande spécifique pour laquelle l'usage d'un véhicule motorisé est souvent justifié 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut s'avérer difficile à faire respecter /contrôle nécessaire) • Peut s'avérer difficile à localiser (compromis sur l'implantation) 	<ul style="list-style-type: none"> • Afin de limiter les désagréments liés à un stationnement illicite l'offre à destination des vélos doit correspondre à la demande. Par ailleurs une signalisation claire (par ex.4.17 avec plaque complémentaire 5.31 et/ou marquage au sol) permet de limiter l'occupation de cette offre par les deux-roues motorisées.
15 heures payantes	Quartier d'habitation zones d'activités périphériques zones rurales	<ul style="list-style-type: none"> • Permet de supprimer les voitures ventouses ; • Satisfait les besoins de visiteurs de longue durée ; • Participe aux frais de gestion du stationnement (contrôle) 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut entraîner un usage accru de la voiture chez les habitants ; • Augmente les contraintes sur les usagers (limite temporelle et sollicitation financière) péjorant l'acceptabilité de la mesure 	<ul style="list-style-type: none"> • Pour ce type de durée, un mode de tarification linéaire est généralement à retenir
Illimité gratuit (zone blanche)	Quartiers d'habitation zone	<ul style="list-style-type: none"> • Répond à la demande de 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne permet pas une réelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce mode de gestion est adapté aux

	d'activité périphériques zones rurales	l'ensemble des usagers	politique de gestion du stationnement <ul style="list-style-type: none"> • Répond principalement à la demande de longue durée 	secteurs où l'usage de la voiture se révèle sans enjeu
Régimes d'usage spécifique				
Outils	Domaine d'application (exemples)	Avantages	Inconvénients	Recommandations / Remarques
Macarons habitants	Secteurs mixtes (habitat, commerces, activités secondaires et tertiaires....)	<ul style="list-style-type: none"> • Ne péjore pas la situation dans les cas ou une limitation de la durée ou une tarification du stationnement est mis en place ; • Restreint l'usage inutile de la voiture par les habitants 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminue l'offre de stationnement pour les autres usagers ; • Peut générer un stationnement ventouse allant à l'encontre des mesures de gestion prises (limitation de la durée...) • Peut entraîner une désertion de l'offre de stationnement privé 	<ul style="list-style-type: none"> • Le prix des macarons devrait être mis en cohérence avec celui de l'offre en stationnement sur domaine privé
Macarons entreprises	Dans les zones identiques à celles du macaron habitant	<ul style="list-style-type: none"> • Peut faciliter les déplacements de certaines entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut favoriser l'usage de la voiture pour les pendulaires 	<ul style="list-style-type: none"> • A faire évoluer pour satisfaire uniquement les usagers en ayant vraiment besoin
Macarons multizones « tout public »	Dans les zones identiques à celles du macaron habitant	<ul style="list-style-type: none"> • Permet aux « hôtes de passage » et aux habitants de déroger à la réglementation locale du stationnement sur l'ensemble du territoire /hypercentre excepté) 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminue l'offre de stationnement pour les autres usagers, • Peut favoriser l'usage de la voiture pour les pendulaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Malgré son prix coercitif, ce type de macaron offre une souplesse à l'usage de la voiture qui peut s'avérer contraire aux objectifs visés.
Outils e limitation temporelle et tarifaire				
Outils	Domaine d'application (exemple)	Avantages	Inconvénients	Recommandations /Remarques
3 heures gratuites	Quartiers d'habitation zones d'activités lieux de culture	<ul style="list-style-type: none"> • Ne satisfait pas la demande liée aux pendulaires ; • Satisfait les besoins des visiteurs de moyenne durée ; • Limite les contraintes pour une meilleure acceptabilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne répond pas à la demande des habitants ; • Ne participe pas aux frais de gestion du stationnement (contrôle) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce mode de gestion est particulièrement adapté aux secteurs où se déroulent des activités de durée moyenne
3 heures payantes	Sites sportifs zone d'activité lieux de culture	<ul style="list-style-type: none"> • Ne satisfait pas la demande liée aux pendulaires ; • Satisfait les besoins des visiteurs de moyenne durée : 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne répond pas à la demande des habitants ; • Augmente les contraintes sur les usagers (limite 	<ul style="list-style-type: none"> • Un mode de tarification progressif est souvent adapté à ce mode de gestion

		<ul style="list-style-type: none"> • Participe aux frais de gestion du stationnement (contrôle) 	temporelle et sollicitation financière) péjorant l'acceptabilité de la mesure	
4 heures gratuites	Quartiers d'habitation sites sportifs zones d'activités zones rurales	<ul style="list-style-type: none"> • Ne satisfait pas la demande liée aux pendulaires ; • Satisfait les besoins des visiteurs de moyenne durée ; • Limite les contraintes (pécuniaires) pour une meilleure acceptabilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne répond pas à la demande des habitants ; • Ne participe pas aux frais de gestion du stationnement (contrôle) 	<ul style="list-style-type: none"> • Afin d'homogénéiser la gestion du stationnement par une typologie claire, cette mesure devrait être supprimée et remplacée par le 3h, plus clair vis-à-vis des pendulaires
15 heures gratuites	Quartiers d'habitation zones d'activité périphériques zones rurales	<ul style="list-style-type: none"> • Permet de supprimer les voitures ventouses ; • Satisfait les besoins des visiteurs de longue durée ; • Limite les contraintes (pécuniaires) pour une meilleure acceptabilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficilement contrôlable ; • Peut entraîner un usage accru de la voiture chez les habitants ; • Ne participe pas aux frais de gestion du stationnement (contrôle) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce mode de gestion est adapté aux secteurs où l'usage de la voiture se révèle sans enjeu

Suite à cette présentation, certaines propositions sont soumises telles que : installer un panneau indicateur parking 15h pour toute la longueur du chemin de Croix-de-Plomb, délimitation des places de 3h et 4h.

M. Membrez demande s'il est nécessaire de faire des zones, il lui est répondu qu'au Pré-Jonas il est indispensable d'effectuer un marquage.

Après discussion, il est décidé à l'unanimité des membres présents, de se concentrer sur le centre du village, de faire appel à un spécialiste et proposer une étude similaire à celle de la route des Molards pour les chemins de la Croix-de-Plomb, Pré-Jonas, des Christophes et Mandement.

5. Divers

5.1 Domaine de Monteret

M. Hutin a été saisi d'une demande concernant le Domaine de Monteret et la soumet au conseil municipal

Ce domaine, situé près de Saint-Cergue, comprend dans un terrain boisé, une clairière de 7 hectares avec 2 maisons louées en gestion libre.

La propriété magnifiquement située, offre des terrains de jeux, des lieux de promenade permettant la découverte d'une riche nature qui en font un cadre idéal pour des rencontres dans la tranquillité. De multiples possibilités d'activités et sites à visiter existent dans la région.

Le bien est propriété de l'Eglise protestante de Genève.

Depuis plus de 50 ans, il accueille largement des groupes de multiples provenances tout au long de l'année.

Ses nombreux utilisateurs proviennent de paroisses, mouvements de jeunesse, écoles, associations sportives, culturelles, sociales, d'entreprises et de personnes se réunissant pour un mariage, une fête de famille, une réception ou un anniversaire.

La question est posée de savoir si le conseil municipal est d'accord de rentrer en matière.

Mme Serafini demande s'il y a beaucoup d'enfants qui fréquentent ce lieu ? La réponse est positive.

M. Favre rappelle que c'est lieu magnifique, un lieu d'accueil ouvert à tous, il estime que la communauté peut participer à l'entretien d'un patrimoine somme toute semi-collectif.

Après réflexion, à l'unanimité des membres présents, le conseil municipal est d'accord d'allouer au Domaine de Monteret la somme de Fr 5'000.— pour l'année 2015.

Plus personne ne demandant la parole, M. Hutin clôt la séance à 20h30.