

PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS **DU CONSEIL MUNICIPAL**

Séance du 13 octobre 2025

Le 13 octobre 2025, à 18 h 30, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en séance ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Madame Anny MARTIN, Maire.

Nombre de membres en exercice : 16 / Quorum : 9

Etaient présents : 11 membres : Anny MARTIN, Jean-Michel VOUILLOT, Christelle ROUSSET, Nicolas TEREINS, Annie CARRIER, Marine WALKER, Aline LEGENDRE, Sandra SALVATGE, Frédérique THIRIONNET, Sophie TOINET-MARECHAL, Philippe ZABE.

Absents excusés : 5 membres : Laurence DERAME (procuration à Christelle ROUSSET), Yaniv BENSOUSSAN (procuration à Marine WALKER), Kristine KASTRATI, Christian PAPILLOUD, David ROUSSET.

Date de la convocation : 08 octobre 2025.

Secrétaire de séance : Annie CARRIER.

APPROBATION DU PROCES-VERBAL DU 08 SEPTEMBRE 2025

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **approuve** le procès-verbal de la séance du 08 septembre.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Les documents pour permettre la finalisation du projet de la promesse de bail à construction pour l'aménagement des terrains de tennis en terrains de padel n'ayant pas tous été transmis au Notaire, le projet n'a pas pu être finalisé.

Aussi, Madame la Maire propose de retirer ce point de l'ordre du jour, et de le reporter à une prochaine séance du Conseil Municipal.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **adopte** l'ordre du jour suivant :
 - ❖ Approbation du procès-verbal du 08 septembre 2025
 - ❖ Adoption de l'ordre du jour
 - ❖ Désignation d'un secrétaire de séance

- ❖ Installation d'une nouvelle conseillère municipale
- ❖ Compte-rendu des décisions de Madame la Maire
- ❖ Plan de Mobilité d'Annemasse Agglo 2025-2035 – Consultation des Personnes Publiques Associées (PPA)
- ❖ ATMB – Concertation publique pour le projet d'allongement de la bretelle de sortie 14 de l'A40
- ❖ Désignation d'un membre élu au Conseil d'Administration du Centre Communal d'Action Sociale (CCAS)
- ❖ Désignation d'un délégué au Syndicat Mixte du Salève (SMS)
- ❖ Tarifs des concessions au Cimetière
- ❖ Rétrocession d'une concession au Cimetière
- ❖ Modification du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel (RIFSEEP)
- ❖ Création d'un poste au service de la police municipale
- ❖ Questions diverses

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE DE SEANCE

Madame Annie CARRIER est désignée secrétaire de séance.

INSTALLATION D'UNE NOUVELLE CONSEILLERE MUNICIPALE

Suite à la démission de Monsieur Yannick MORETTON, un siège de conseiller municipal devient vacant.

Aux termes de l'article L270 du Code Electoral, le candidat venant sur une liste immédiatement après le dernier élu est appelé à remplacer le conseiller municipal élu sur cette liste dont le siège devient vacant pour quelque cause que ce soit.

Madame Frédérique THIRIONNET a fait connaître sa décision de siéger au Conseil Municipal, et a donc été convoquée à la séance de ce jour, séance au cours de laquelle elle peut siéger valablement.

Il est procédé à l'installation de Madame Frédérique THIRIONNET en sa qualité de Conseillère Municipale d'Etrembières.

Madame la Maire souhaite la bienvenue au sein du Conseil Municipal à Madame Frédérique THIRIONNET, et un bon travail dans les commissions et réunions auxquelles elle participera.

Suite à son installation en qualité de Conseillère Municipale, Madame Frédérique THIRIONNET émet le souhait d'intégrer la commission communale suivante :

- commission « Sportive et culturelle, relation avec les associations communales, patrimoine et mémoire »

Il est donc proposé de modifier la composition de cette commission communale, afin d'inclure ce nouveau membre.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **accepte** que Madame Frédérique THIRIONNET fasse partie de la commission communale « Sportive et culturelle, relation avec les associations communales, patrimoine et mémoire ».

COMPTE-RENDU DES DECISIONS DE MADAME LA MAIRE

Dans le cadre des délégations consenties par le Conseil Municipal à Madame la Maire, elle informe les élus qu'elle a pris les décisions suivantes :

- Marché « Aménagement d'un cheminement piéton et cyclable entre Etrembières et Monnetier-Mornex » = deux offres ont été déposées. L'attributaire de la procédure, avec une note de 91 sur 100, est la société BORTOLUZZI SAS, pour un montant de 112 639,80 € T.T.C.
- Marché « Aménagement pour sécurisation du chemin de Veyrier entre l'impasse des Bergeronnettes et le passage à niveau » = une seule offre a été déposée, de la société COLAS, pour un montant de 104 267,82 € T.T.C.

PLAN DE MOBILITE D'ANNEMASSE AGGLO 2025-2035 – CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)

Annemasse Agglo a engagé la révision de son Plan de Déplacement Urbain en Plan de Mobilité, pour l'échéance 2025-2035.

Selon le Code des Transports, "Le Plan De Mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement". Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) contribuent aux objectifs de lutte climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.

Le Plan de Mobilité doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territorial et le Plan Climat-Air-Energie Territorial. Les enjeux et objectifs de ces documents de planification devront être intégrés tout au long du processus d'élaboration du Plan de Mobilité.

De plus, dans le cadre des réflexions en cours du Grand Genève sur la Vision Territoriale Transfrontalière (VTT) à horizon 2050), un des objectifs annoncé est celui de la neutralité carbone pour l'ensemble des habitants qui le compose.

Ces orientations et objectifs du Grand Genève devront, dans la mesure du possible, être pris en compte dans ceux du futur Plan de Mobilité d'Annemasse-Agglo.

Le Plan de mobilité est donc un outil de planification de la mobilité à un horizon de dix ans - qui sera évalué à mi-parcours selon les dispositions réglementaires - mais également un outil de programmation pour définir un plan d'actions et prévoir ses modalités de mise en œuvre et de financement. Il doit également comporter le calendrier des décisions et des réalisations des mesures prévues. Ce document cadre constitue ensuite un guide pour mettre en œuvre la politique de mobilité sur le territoire pour l'ensemble des autorités organisatrices, y compris en partenariat avec les territoires et partenaires voisins.

Le Plan de mobilité comporte également deux annexes obligatoires : l'une traitant de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, l'autre portant sur l'évaluation environnementale du projet.

Pour répondre aux 11 objectifs fixés par l'article L1214-1 du Code des Transports, le Plan de Mobilité proposera une stratégie basée sur 5 items phares en lien avec les enjeux propres au territoire et qui seront travaillés de manière approfondie :

- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- L'amélioration du réseau principal de voirie dans l'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, et faire une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et les mesures d'information.
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement,
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires.

Les autres items seront traités de façon transversale ou indirectement car Annemasse Agglo ne dispose pas de toutes les compétences de certains items (covoiturage, recharge des véhicules électriques, etc...). Les éléments nécessaires pour traiter ces autres items seront récupérés auprès des collectivités et partenaires compétents et intégrés au Plan de Mobilité durant tout son processus d'élaboration.

L'élaboration du Plan De Mobilité d'Annemasse Agglo est le fruit de trois années de travaux et d'un riche travail partenarial et collaboratif.

Conformément, il se compose de la manière suivante :

- Le rapport constitué des parties suivantes :
 - o Diagnostic
 - o Enjeux et Objectifs
 - o Stratégie de mobilité
 - o Plan d'action
 - o Normes de stationnement privées
- L'annexe Accessibilité
- L'évaluation environnementale du Plan de Mobilité

La procédure de révision a été pilotée par les élus du COPIL (maires et adjoints des 12 communes, en associant les techniciens communaux référents). Les élus communaux ont été mobilisés tout au long de la révision et particulièrement dans le cadre des 2 séminaires politiques et de l'Atelier citoyen.

Les 4 étapes de la définition du Plan de Mobilité ont été :

1. Elaborer un diagnostic du territoire en matière de mobilité et définir des enjeux
L'objectif de cette première étape est de dresser un inventaire complet de l'offre de transport et de la demande de mobilité dans le territoire d'Annemasse Agglo.

En découle l'identification et la hiérarchisation des enjeux du Plan de Mobilité et des grandes orientations à suivre pour y répondre. Les grands enjeux destinés à répondre au constat du diagnostic seront déclinés par objectifs en alignement avec les politiques à l'œuvre dans des domaines interdépendants (urbanisation, économie, qualité de l'air, etc..).

L'ambition était de se fixer sur les objectifs et non sur les moyens, tout en prenant en compte la diversité des territoires d'Annemasse Agglo (urbain, périurbain, rural) et :

- Ne pas fonctionner en silo et ne pas isoler les objectifs /actions selon les modes de transports (cf les 7 axes stratégiques du PDU 2014)
- Avoir une vision pragmatique et élargie de la mobilité (par exemple en liant urbanisme et mobilité, en traitant le social et la mobilité) et montrer le chainage entre les mesures
- Définir le socle stratégique du Plan de Mobilité en travaillant sur les relations entre centralité et périphérie, entre zone d'habitat et zone d'emploi, entre zone de service et zone de loisirs
- Allier des mesures infrastructurelles d'animation et de services

A l'issue de cette phase, 4 enjeux ont été construits et validés :

- Enjeux 1 : Réduire et optimiser les déplacements

Le poids de la mobilité et particulièrement de l'usage individuel de la voiture, sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), qui influent sur le changement climatique, est élevé.

Le Plan de Mobilité se doit d'agir pour réduire les émissions en développant des solutions plus sobres, optimisées ou en utilisant des énergies alternatives. Les modes de déplacements non motorisés (marche, vélo...), ceux ayant recours à

des énergies générant peu de GES (véhicules électriques qu'ils soient individuels ou collectifs) ou moteurs thermiques (transports en commun, covoiturage, autopartage) seront favorisés.

Il s'agit d'inciter à des changements de comportements pour sortir de l'usage systématique de la voiture et de rechercher une réduction des distances parcourues, avec une politique d'aménagement du territoire liant urbanisme et mobilité.

- Enjeux 2 : provoquer des changements de comportements

Le changement de comportement est un des leviers majeurs pour acter le report modal et faire évoluer les pratiques vers une décarbonation de la mobilité. Les objectifs ambitieux portés par le Plan de Mobilité en termes de réduction de GES et de polluants locaux ne seront atteignables qu'en conjuguant de façon concomitante plusieurs politiques publiques, à savoir :

- l'incitation à un report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement moins émissifs que ce soit par les aménagements ou la sensibilisation,
- l'accompagnement à une mutation de la composition du parc automobile par la communication et la pédagogie.

Dans ce contexte, une impulsion d'envergure est indispensable pour favoriser des changements de comportements de mobilité collectifs ou individuels, qui passeront par la mise en œuvre de conditions favorables à l'évolution de la motorisation des ménages, l'utilisation de modes de déplacements peu émissifs, voire l'utilisation de la voiture autrement.

- Enjeux 3 : hiérarchiser et adapter les modes au territoire

La diversité territoriale d'Annemasse Agglo, avec 12 communes entre cœur urbain et couronne périurbaine et rurale, induit des problématiques et enjeux de déplacement différents. Dans les cœurs urbains, les enjeux majeurs se concentrent plutôt autour de la démotorisation, des mobilités actives et des transports en commun urbains ; dans le périurbain c'est le partage du véhicule particulier, la décarbonation des motorisations et l'intermodalité vers des transports collectifs qui permettraient d'apporter des solutions adaptées.

Des actions sont à mener pour augmenter les choix de modes de transport entre l'agglo et ses territoires voisins en favorisant les déplacements en train, en car, en covoiturage, ou encore à vélo. Cette démarche est partenariale.

C'est aussi une condition pour le développement de certaines activités économiques et des échanges matériels. L'ambition du Plan de Mobilité est de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général.

- Enjeux 4 : proposer et garantir une mobilité pour tous

La mobilité reste un facteur nécessaire à l'insertion sociale.

C'est aussi une condition pour le développement de certaines activités économiques et des échanges matériels. L'ambition du Plan de Mobilité est de

répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général.

La mobilité représente un coût élevé, tant pour les ménages, les collectivités que les entreprises.

2. Construire une stratégie

Les orientations sont traduites en objectifs chiffrés en fonction des différents axes stratégiques.

La stratégie du Plan de Mobilité 2025-2035 repose sur l'incitation ambitieuse de chaque habitant à changer ses comportements de mobilité vers des pratiques de mobilités plus durables ; pratiques attendues pour chacun afin de tenir des objectifs globaux climatiques et énergétiques.

Cette stratégie consiste à fixer des objectifs de parts modales en fonction des grands enjeux fixes, en prenant en compte les évolutions des déplacements.

La stratégie du Plan de Mobilité 2025-2035 doit reposer sur l'incitation ambitieuse de chaque habitant à changer ses comportements de mobilité vers des pratiques de mobilités plus durables.

Ainsi, 3 scénarios ont été élaborés afin d'y répondre avec des degrés d'intensité différents :

- Projection SCOT : scénario « fil de l'eau »
- Trajectoire Climat : qui tends vers les objectifs de la Charte de Grand Genève en transition.
- Plan Climat : qui réponds aux objectifs de la Charte de Grand Genève en transition.

C'est le scénario « Trajectoire climat » qui a été retenu par Annemasse Agglo, avec :

- 42,2 % pour les transports individuels motorisés
- 16,1 % pour les Transports en Communs
- 29,4 % pour la marche à pied
- 9,9 % pour le vélo
- 2,3 % pour les autres modes

Cet objectif de report modal ambitieux s'appuie sur :

- Une très forte augmentation des déplacements en vélo avec un objectif de 10 % de parts modales (contre 2 % actuellement), soit 40 000 déplacements quotidiens.

Cet effort conséquent est attendu dans le cœur de l'agglomération, secteur géographique très favorable à l'usage du vélo (contexte adapté pour des déplacements de moins de 5 km, avec une topographie faible) avec 33 000 déplacements quotidiens.

Cette ambition s'appuie sur la réussite de la voie verte, victime de son succès. La mise en place du Schéma directeur cyclable permettra d'atteindre cette part modale, et positionne Annemasse Agglo au-dessus du niveau de l'objectif fixé par le gouvernement.

- Un travail sur l'attractivité et l'accessibilité du réseau de transports en commun (accroître et optimiser le réseau, développer le Maas, poursuivre la mise en accessibilité PMR, améliorer l'offre TAD, optimiser le réseau de transport scolaire, privilégier l'urbanisme à proximité des réseaux de transports, faciliter l'intermodalité, communiquer et valoriser...) qui fait évoluer la part modale des transports collectifs de 10,9 % en 2022 à 16 % en transports collectifs (+ 5 %) pour 2035.

3. Elaborer un programme d'action

Cette dernière phase est la traduction opérationnelle de la politique de déplacements retenue.

L'objectif est de proposer un programme d'actions concrètes permettant de répondre d'une part aux 4 enjeux, et d'autre part à la mise en œuvre de la stratégie mobilité validée.

Le Plan de Mobilité est un outil de planification de la mobilité mais également un outil de programmation pour définir un plan d'actions et prévoir ses modalités de mise en œuvre, son calendrier et son financement.

Plusieurs leviers sont à disposition pour atteindre les objectifs fixés de parts modales :

- Leviers infrastructurels : avec des nouveaux projets
- Leviers de fonctionnement : une augmentation de l'offre TC
- Leviers liés aux changements de comportements : le covoiturage
- Leviers liés aux contraintes : des plans de circulation, ZFE-m

Le plan d'actions du Plan de Mobilité porte à la fois sur les solutions de mobilité des personnes, mais aussi des biens en lien avec de multiples partenaires institutionnels (Communes, Département, Région, PMGF, Canton de Genève...) et gestionnaires (TP2A, SNCF, CFF, ATMB...)

Afin de répondre à l'ensemble de ces objectifs, un plan de 73 fiches actions a été élaboré

- 16 sur les Transports Collectifs
- 10 sur les modes actifs
- 8 sur les nouvelles mobilités
- 11 sur le Transport Individuel Motorisé
- 16 sur la logistique et les marchandises
- 4 sur le stationnement
- 4 sur l'accessibilité
- 4 sur sa mise en œuvre et son suivi

4. Concertation et validation

A la suite de l'arrêt du Plan de Mobilité, différentes étapes de concertation permettront la validation définitive du document et du projet, dont une consultation pour avis auprès des personnes publiques associées. Suivant la procédure réglementaire, une enquête publique permettra également à chacun de prendre connaissance des caractéristiques détaillées du Plan de Mobilité, et de donner son avis sur le projet.

Conformément aux dispositions des articles L. 122-4 et suivants du Code de l'environnement, le projet de Plan de Mobilité d'Annemasse Agglo a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Un rapport complet de l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité a été réalisé. Il comprend :

- une analyse de l'état initial de l'environnement
- l'analyse de l'articulation avec les documents cadre (SCoT, PCAET et SRADDET)

- une évaluation des incidences du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation envisagées
- la justification des choix effectués et la manière dont l'environnement a été intégré à la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité
- des indicateurs pour permettre le suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité et de ses impacts potentiels sur l'environnement
- Un résumé non-technique

L'évaluation environnementale, qui a accompagné la réalisation du Plan de Mobilité à chaque étape, a été un outil d'aide à la décision. Les résultats ont notamment été présentés en COPIL ou lors des rencontres communales, en parallèle de la présentation des scénarios et actions du projet de Plan de Mobilité.

Le projet arrêté du Plan de Mobilité et son rapport environnemental seront transmis pour avis à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe).

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, par neuf voix pour, une voix contre (Philippe ZABE) et trois abstentions (Christelle ROUSSET, Nicolas TEREINS, Sandra SALVATGE) :

- **donne** un avis favorable au projet de Plan de Mobilité d'Annemasse Agglo 2025-2035.

ATMB – CONCERTATION PUBLIQUE POUR LE PROJET D'ALLONGEMENT DE LA BRETELLE DE SORTIE 14 DE L'A40

L'autoroute A40, longue de 208 km, relie la Haute-Savoie et se prolonge jusqu'au tunnel du Mont-Blanc via la voie expresse RN 205.

Elle présente plusieurs diffuseurs et échangeurs au droit de l'agglomération d'Annemasse, dont l'échangeur A40/A411 qui permet notamment l'accès à Genève via la douane de Thônex-Vallard et qui intègre aussi la bretelle de sortie no14 vers l'agglomération d'Annemasse, sur la commune d'Etrembières.

Ce secteur connaît régulièrement des épisodes de congestion aux heures de pointe du soir. Ces derniers entraînent des remontées de file depuis les giratoires de la Route de la Libération à Etrembières, avec des véhicules se retrouvant au ralenti ou à l'arrêt sur l'autoroute A40 elle-même, ce qui implique des situations dangereuses pour les automobilistes empruntant l'infrastructure.

Le projet concerne l'allongement de la bretelle de sortie n° 14 vers Annemasse sur l'A40 sens Macon/Lyon vers Chamonix. Il se situe sur la commune d'Etrembières et a pour objectif d'allonger la bretelle de la sortie n° 14. Cela permet de répondre à la problématique de remontée de file sur l'autoroute : la nouvelle voie de circulation en sortie vers Annemasse sera séparée physiquement des 2 voies de l'A40 vers Chamonix par un dispositif en béton ; elle sera accessible plus tôt qu'actuellement et permettra une plus grande capacité de stockage des véhicules en sortie limitant ainsi tout effet de ralentissement sur l'autoroute.

Une concertation du public aura lieu du 01 au 31 octobre 2025.

La concertation publique est un processus d'information et de dialogue visant à informer les habitants, les associations locales et toutes les personnes concernées par le projet. Elle offre à ces acteurs les informations nécessaires à la compréhension du projet et l'opportunité de s'exprimer sur le projet en amont de sa réalisation. Cette concertation est requise en référence à l'article P103-1 du Code de l'urbanisme et est menée en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme.

Les avis recueillis vont permettre de mieux comprendre les attentes de chacun et de les prendre en compte dans la phase d'études détaillées qui sera poursuivie après la concertation publique.

Une réunion publique aura lieu le 21 octobre 2025 à 18h30, à la salle des fêtes d'Etrembières. Cette rencontre est organisée par le Maître d'Ouvrage, l'ATMB, afin de permettre à chacun de s'informer, de poser des questions et d'exprimer son avis. Elle sera l'occasion de présenter le projet d'allongement de la bretelle de sortie n° 14 et d'échanger avec les porteurs du projet.

Le dossier de concertation, qui synthétise les différentes études réalisées et présente le projet dans son ensemble, est mis à disposition du public en mairie d'Etrembières ainsi que sur le site internet de l'ATMB et de la commune d'Etrembières.

Pour s'exprimer sur le projet et participer à la concertation, plusieurs moyens sont mis à disposition du public :

- Via le site de la commune d'Etrembières
- Via un bouton sur le site internet d'ATMB : <https://www.atmb.com/allongement-bretelle-etrembieres/>, qui renvoie à une adresse mail dédiée.

Ce projet s'inscrit dans la démarche de l'ATMB d'optimiser, de fluidifier et d'améliorer la sécurité, la desserte et les conditions de visibilité de l'autoroute A40.

Les objectifs de ces aménagements sont :

- Fluidifier le trafic en réduisant la congestion sur l'A40 en créant une capacité supplémentaire de stockage des véhicules en heure de pointe.
- Améliorer la sécurité grâce à un stockage des véhicules en toute sécurité lors des épisodes de bouchons diminuant les remontées de file sur l'A40.
- Réduire l'impact environnemental de la bretelle en prenant en compte les évolutions réglementaires au titre du code de l'environnement et les enjeux et contraintes du site.

L'allongement de la bretelle consiste en un élargissement de 7 m de la voie sur environ 700 m en amont de la sortie n° 14 et la pose d'équipements de sécurité et de signalisation adaptés à la nouvelle configuration du diffuseur.

Le projet présente aussi des aménagements complémentaires permettant notamment de préserver le cadre de vie des riverains et les enjeux environnementaux au droit de cette bretelle. Cela passe notamment par :

- La démolition et reconstruction des écrans acoustiques existants, visant à maintenir

la protection acoustique des habitations riveraines.

- La création d'une collecte, d'un traitement et d'un écrêtement des eaux de chaussée (dont création de bassin multifonction), pour améliorer la qualité des rejets au droit de l'Arve, et permettre de piéger une éventuelle pollution accidentelle.
- La réalisation de divers aménagements écologiques : gestion des espèces exotiques envahissantes, plantations, pose de gîtes en faveur de différentes espèces, notamment d'oiseaux, amélioration des qualités écologiques d'un écoulement en amont du franchissement par l'A40.
- La pose de dispositifs LBE (séparateurs en béton surmontés d'un écran anti-déversement destinés à renforcer la sécurité), au droit du linéaire jumelé avec la voie ferrée, qui permet également de réduire le bruit provenant de l'autoroute et de masquer cette dernière.

Au niveau des enjeux environnementaux, des études préalables ont été réalisées afin de définir les enjeux et les potentiels impacts environnementaux sur une zone de 6,7 hectares comprenant les emprises du projet.

Ces études ont porté sur les habitats naturels, les zones humides, la flore et la faune.

Il en ressort que les habitats naturels présentent des enjeux faibles, voire nuls, tout comme ceux de la flore du fait des pratiques d'exploitation et agricoles locales au niveau des délaissés des infrastructures autoroutières, ferroviaires et des milieux adjacents. De plus, une colonisation par diverses espèces végétales invasives est notée.

Concernant la faune, le contexte de délaissé limite également les enjeux. Néanmoins, il est tenu compte des potentialités d'accueil pour certaines espèces d'oiseaux, le hérisson d'Europe et l'écureuil roux au niveau des haies et bosquets ainsi que des écoulements hors périodes d'assec.

Les mesures pour protéger le milieu naturel limitent au strict nécessaire les emprises des aménagements, notamment en évitant les arbres à cavités, en limitant les défrichements et en mettant en place des balisages et clôtures pour protéger les zones sensibles en phase travaux.

Les défrichements ont eu lieu début septembre 2025, respectant l'évitement des périodes sensibles pour la faune.

Des mesures sont également mises en place pour réduire au maximum les impacts des travaux sur le milieu naturel avec, par exemple, la prévention et la gestion des espèces invasives, la définition de protocole de travail au droit des écoulements, la limitation de la pollution sonore et lumineuse pendant le chantier, etc.

Enfin, les travaux permettront de replanter des arbres aux abords du projet sur 1.000 m² pour améliorer les qualités écologiques du secteur altéré par la crue de 2023. De plus, des gîtes artificiels pour chauve-souris, oiseaux et Hérisson d'Europe pourront être installés.

L'ATMB, maître d'ouvrage, a pour objectif de limiter les émissions de gaz à effet de serre en phase chantier.

Afin que le projet s'intègre harmonieusement dans le paysage, les défrichements ont été limités au strict nécessaire pour les besoins des travaux et des plantations complémentaires sont prévues.

Le projet permet également l'amélioration de la gestion des eaux de chaussées sur cette section, qui actuellement se déversent sans traitement dans le milieu naturel et dans l'Arve.

La mise en place d'une collecte et du traitement des eaux de chaussées avec la création d'un bassin multifonction permet d'améliorer la qualité des rejets en amont du rejet dans l'Arve. Le bassin sera équipé d'un système de vannes permettant de piéger une éventuelle pollution accidentelle en cas de déversement évitant ainsi de polluer le milieu naturel.

Une étude acoustique a été réalisée afin de connaître l'ambiance sonore actuelle et future au niveau des bâtiments à proximité du projet.

Les niveaux actuels de bruit aux abords de l'autoroute au niveau de la bretelle de sortie ont été mesurés et simulés. Les résultats indiquent des niveaux inférieurs à 6S dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit. La zone d'ambiance sonore du site d'étude est donc considérée comme modérée et les niveaux sonores sont inférieurs aux seuils réglementaires concernant les Points Noirs du Bruit. Cela est lié à la présence de l'écran acoustique en bordure de la bretelle.

L'analyse du trafic avec et sans projet à l'horizon de 2047 a été faite par simulation en prenant en compte l'évolution du trafic sur 20 ans. Il en ressort que la transformation de la bretelle de sortie n° 14 n'engendre pas d'augmentation du niveau sonore (augmentation inférieure à 2 dB(A)) au niveau des façades des bâtiments les plus proches, grâce au choix des équipements et à la réduction de la vitesse à 70 km/h sur la bretelle. Il n'y a donc pas de protections acoustiques complémentaires à prévoir sur ce secteur après l'aménagement de la bretelle de sortie.

L'écran anti-bruit existant sera reconstruit à la bordure du nouvel aménagement, avec des dimensions similaires, permettant la restitution de la protection acoustique existante.

Des travaux préparatoires ont lieu à l'automne 2025 : défrichements, réseaux.

Il est prévu un début des travaux de génie civil au premier semestre 2026, avec une phase préparatoire entre janvier et fin février, pour une mise en service en fin d'année 2026.

La majeure partie du chantier aura lieu de jour. Néanmoins, les travaux nécessiteront la fermeture de la bretelle de sortie n° 14 sur une vingtaine de nuits, ainsi que la coupure de la branche de l'A40 vers A411 (sortie par la gauche) et de l'A40 sens Macon/Lyon vers Chamonix sur quelques nuits. Les travaux seront réalisés alors entre 21 h et 6 h.

Afin de réduire au maximum les nuisances sonores liées au chantier, l'écran anti-bruit sera reconstruit rapidement, avant le début des travaux de nuit sur la zone concernée. Des courriers d'information seront transmis à la commune et aux riverains.

Le programme prévisionnel est :

- Phase 1 : Mi-février 2026 à fin mars 2026
 - o Travaux préparatoires et installation du chantier
 - o Démolition de l'écran anti-bruit
- Phase 2 : Début-mars 2026 à août 2026
 - o Travaux de terrassement, notamment la réalisation de la chaussée neuve
 - o Reconstruction de l'écran anti-bruit
- Phase 3 : fin mars 2026 à mi-juin 2026 (concomitante à la phase 2)
 - o Travaux au niveau du terre-plein central (neutralisation d'une voie sur chaque sens de l'A40)

- Mise en place des dispositifs de retenue (glissière, etc.)
- Phase 4 : été 2026
 - Travaux au niveau du terre-plein latéral

Les approvisionnements et entrées/sorties des engins de chantier aux zones de travaux s'effectueront uniquement via l'A40 et depuis la fin de la bretelle de sortie n° 14. Seuls les véhicules de moins de 3,5 tonnes seront autorisés à accéder au chantier par le lotissement, sauf situation exceptionnelle, auquel cas les riverains seront informés en amont. Les véhicules emprunteront la RD1206, le chemin de Sous-Rossy et le chemin des Iles. L'accès à la zone de loisirs pourra alors être impacté mais sera maintenu et adapté en fonction des installations de chantier. La signalisation sera adaptée tout au long du chantier afin de garantir la sécurité et la bonne information des usagers.

Les modalités de déplacement des engins de chantier seront définies avec les entreprises en charge des travaux. Un plan de déplacement de ceux-ci visera notamment à réduire les manœuvres et nuisances associées, notamment lors des travaux de nuit (bips de reculs remplacés par un système moins bruyant par exemple).

Les entreprises auront pour obligation de garantir la propreté des voiries empruntées et de respecter le voisinage.

Les riverains pourront s'adresser directement au maître d'ouvrage, l'ATMB, pour faire part de situations problématiques, grâce à une adresse mail mise en place spécifiquement pendant les travaux.

Des informations sur l'avancement des travaux, la réalisation de travaux de nuit, les coupures seront disponibles sur le site : [https:// www.atmb.com/nos-travaux/](https://www.atmb.com/nos-travaux/)

Des courriers d'informations seront également transmis dans les boîtes aux lettres des riverains en amont des périodes d'intervention.

DESIGNATION D'UN MEMBRE ELU AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE (CCAS)

Suite à la démission de Monsieur Yannick MORETTON du Conseil Municipal, il est nécessaire que le Conseil Municipal désigne un nouveau membre élu au Conseil d'Administration du Centre Communal d'Action Sociale (CCAS).

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **désigne** comme nouveau membre au Conseil d'Administration du Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) Madame Sophie TOINET-MARECHAL.

DESIGNATION D'UN DELEGUE AU SYNDICAT MIXTE DU SALEVE (SMS)

Suite à la démission de Monsieur Dominique DESSEAUVE du Conseil Municipal, il est nécessaire que le Conseil Municipal désigne un nouveau délégué titulaire au Syndicat Mixte du Salève (SMS).

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **désigne** comme délégué titulaire au Syndicat Mixte du Salève (SMS) Monsieur Philippe ZABE.

TARIFS DES CONCESSIONS AU CIMETIERE

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité moins une abstention (Philippe ZABE) :

- **fixe** les tarifs des concessions au cimetière à compter du 01 novembre 2025 comme suit :

| | |
|---|------------|
| Concession pleine terre 30 ans | 500,00 € |
| Concession pleine terre 50 ans | 750,00 € |
| Concession Ancien Colombarium 15 ans | 450,00 € |
| Concession Ancien Colombarium 30 ans | 650,00 € |
| Concession Colombarium Extérieur 15 ans | 600,00 € |
| Concession Colombarium Extérieur 30 ans | 1 100,00 € |
| Concession Colombarium Central 15 ans | 700,00 € |
| Concession Colombarium Central 30 ans | 1 300,00 € |
| Concession Caverne 15 ans | 850,00 € |
| Concession Caverne 30 ans | 1 500,00 € |
| Plaque Mémoire | 250,00 € |

RETROCESSION D'UNE CONCESSION AU CIMETIERE

Suite à la demande d'une famille de changer une concession au cimetière par une double concession, il est proposé de procéder à la rétrocession de la concession simple au cimetière.

Cette concession, portant le numéro n° 26 dans le carré 3, a été achetée le 18 décembre 2024, pour une durée de 50 ans et un montant de 500 €.

Il est proposé d'accepter cette rétrocession, au prix de :

- Durée de la concession : 50 ans, soit 18 262 jours
 - Temps utilisé : 300 jours
 - Temps restant : 17 962 jours
- Soit $(500 \text{ €} / 18\,262 \text{ jours}) \times 17\,962 \text{ jours} = 491,79 \text{ €}$.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **accepte** la rétrocession de la concession n° 26 dans le carré 3 du cimetière communal, au prix de 491,79 €.

MODIFICATION DU REGIME INDEMNITAIRE TENANT COMPTE DES FONCTIONS, DES SUJETIONS, DE L'EXPERTISE ET DE L'ENGAGEMENT PROFESSIONNEL (RIFSEEP)

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général de la Fonction Publique, et notamment ses articles L 712-1, et L 714-1 et suivants,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, et notamment son article 20,

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique territoriale et notamment son article 88,

Vu la loi n° 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social et comportant diverses dispositions relatives à la fonction publique,

Vu le décret n° 91-875 du 6 septembre 1991 modifié pris pour l'application du premier alinéa de l'article 88 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale,

Vu le décret n° 2014-513 du 20 mai 2014 portant création du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la Fonction Publique de l'Etat,

Vu le décret n° 2014-1526 du 16 décembre 2014 relatif à l'appréciation de la valeur professionnelle des fonctionnaires territoriaux,

Vu le décret n° 2015-661 modifiant le décret n° 2014-513 du 20 mai 2014 portant création d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'Etat,

Vu la circulaire du 5 décembre 2014 relative à la mise en œuvre du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'Etat,

Vu l'arrêté du 27 août 2015 pris en application de l'article 5 du décret n° 2014-513 du 20 mai 2014 portant création d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'Etat,

Vu l'arrêté du 27 décembre 2016 pris en application de l'article 7 du décret n° 2014-513 du 20 mai 2014,

Vu la délibération n° 2017_04_28 du 10 avril 2017 instaurant le Régime Indemnitaire tenant compte des Fonctions, des Sujétions, de l'Expertise et de l'Engagement Professionnel (RIFSEEP),

Vu la délibération n° 2022_12_83 du 12 décembre 2022 modifiant le Régime Indemnitaire tenant compte des Fonctions, des Sujétions, de l'Expertise et de l'Engagement Professionnel (RIFSEEP),

Vu l'avis du Comité Social Territorial du Centre de Gestion de la Haute-Savoie en date du 25 septembre 2025,

Le régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel (RIFSEEP) mis en place pour la Fonction Publique de l'Etat est transposable à la Fonction Publique Territoriale, pour les cadres d'emplois suivants : administrateurs, attachés, secrétaires de mairie, rédacteurs, éducateurs des activités physiques et sportives (ETAPS), animateurs, assistants socio-éducatifs, conseillers socio-éducatifs, adjoints administratifs, agents sociaux, ATSEM, adjoints d'animation, opérateurs des APS, adjoints du patrimoine, techniciens, agents de maîtrise, adjoints techniques.

Il se compose :

- ✓ d'une indemnité liée aux fonctions, aux sujétions et à l'expertise (IFSE),
- ✓ d'un complément indemnitaire tenant compte de l'engagement professionnel et de la manière de servir (CIA).

La collectivité a refondu le régime indemnitaire des agents et instaurer le RIFSEEP, afin de remplir les objectifs suivants :

- ✓ prendre en compte la place dans l'organigramme et reconnaître les spécificités de certains postes,
- ✓ prendre en compte l'expérience professionnelle de chaque agent.

Le RIFSEEP se substitue à l'ensemble des primes ou indemnités versées antérieurement, hormis celles pour lesquelles un maintien est explicitement prévu.

I. Bénéficiaires

Au vu des dispositions réglementaires en vigueur, le RIFSEEP a été instauré pour les corps de l'Etat servant de référence à l'établissement du régime indemnitaire des agents relevant des cadres d'emplois suivants :

- ✓ attachés,

- ✓ rédacteurs,
- ✓ adjoints administratifs,
- ✓ ATSEM,
- ✓ Techniciens
- ✓ Agents de maîtrise
- ✓ Adjointes techniques
- ✓ Adjointes d'animation
- ✓ Assistants de conservation du patrimoine et des bibliothèques
- ✓ Adjointes du patrimoine

La prime pourra être versée aux fonctionnaires stagiaires et titulaires, ainsi qu'aux agents contractuels de droit public exerçant les fonctions du cadre d'emploi concerné.

II. Montants de référence

L'IFSE est une indemnité liée au niveau de responsabilité et d'expertise requis dans l'exercice des fonctions de l'agent et à son expérience professionnelle.

L'IFSE est composée d'un montant de base dans la limite de plafonds précisés par la présente délibération et conformément aux plafonds applicables aux agents de l'Etat et fixés par arrêté ministériel (montant maximum).

Les montants applicables aux agents de la collectivité sont fixés dans la limite de ces plafonds.

Chaque cadre d'emplois est réparti en groupes de fonctions suivant le niveau de responsabilité et d'expertise requis, ou les sujétions auxquelles les agents peuvent être exposés, tel que suit :

1- Cadre d'emplois des attachés territoriaux

| Groupes | Niveau de responsabilité, d'expertise ou de sujétions |
|---------|--|
| A1 | Directeur général des services |
| A2 | Poste nécessitant une qualification et des responsabilités |

Il est proposé que les montants de référence pour le cadre d'emplois des attachés soient fixés à :

| Cadres d'emplois | Groupes | Montants annuels maximum | |
|------------------|---------|--------------------------|---------|
| | | IFSE | CIA |
| Attachés | A1 | 21 600 € | 2 400 € |
| | A2 | 15 000 € | 1 680 € |

2 - Cadre d'emplois des rédacteurs, des techniciens et des assistants de conservation

| Groupes | Niveau de responsabilité, d'expertise ou de sujétions |
|---------|---|
| B1 | Poste de responsable d'un service |

| | |
|-----------|---|
| B2 | Poste nécessitant une expertise et des responsabilités |
| B3 | Poste nécessitant une technicité et des responsabilités |

Il est proposé que les montants de référence pour le cadre d'emplois des rédacteurs, des techniciens et des assistants de conservation soient fixés à :

| Cadres d'emplois | Groupes | Montants annuels maximum | |
|--|----------------|---------------------------------|----------------|
| | | IFSE | CIA |
| Rédacteurs, Techniciens et Assistants de conservation | B1 | 10 800 € | 1 440 € |
| | B2 | 9 600 € | 1 290 € |
| | B3 | 8 760 € | 1 170 € |

3 - Cadre d'emplois des agents de maîtrise

| Groupes | Niveau de responsabilité, d'expertise ou de sujétions |
|----------------|--|
| C1 | Poste d'encadrement intermédiaire |
| C2 | Poste de responsable d'une petite unité |
| C3 | Poste requérant une qualification ou une technicité particulière |

Il est proposé que les montants de référence pour le cadre d'emplois des agents de maîtrise soient fixés à :

| Cadres d'emplois | Groupes | Montants annuels maximum | |
|---------------------------|----------------|---------------------------------|--------------|
| | | IFSE | CIA |
| Agents de maîtrise | C1 | 8 040 € | 900 € |
| | C2 | 7 680 € | 840 € |
| | C3 | 7 320 € | 780 € |

4 - Cadre d'emplois des adjoints administratifs, adjoints techniques, adjoints d'animation et adjoints du patrimoine

| Groupes | Niveau de responsabilité, d'expertise ou de sujétions |
|----------------|--|
| C1 | Poste d'encadrement intermédiaire |
| C2 | Poste de responsable d'une petite unité |
| C3 | Poste requérant une qualification ou une technicité particulière |
| C4 | Poste d'application |

Il est proposé que les montants de référence pour le cadre d'emplois des adjoints administratifs, des adjoints techniques, des adjoints d'animation et des adjoints du patrimoine soient fixés à :

| Cadres d'emplois | Groupes | Montants annuels maximum | |
|--|---------|--------------------------|-------|
| | | IFSE | CIA |
| Adjointes administratifs, techniques, d'animation, du patrimoine | C1 | 8 040 € | 900 € |
| | C2 | 7 680 € | 840 € |
| | C3 | 7 320 € | 780 € |
| | C4 | 6 960 € | 720 € |

Pour les agents logés par nécessité absolue de service, les montants de référence pour le cadre d'emplois des adjoints administratifs, techniques, d'animation, du patrimoine sont fixés à :

| Cadres d'emplois | Groupes | Montants annuels maximum | |
|--|---------|--------------------------|-------|
| | | IFSE | CIA |
| Adjointes administratifs, techniques, d'animation, du patrimoine | C1 | 6 834 € | 765 € |
| | C2 | 6 528 € | 714 € |
| | C3 | 6 222 € | 663 € |
| | C4 | 5 916 € | 612 € |

5 - Cadre d'emplois des ATSEM

| Groupes | Niveau de responsabilité, d'expertise ou de sujétions |
|---------|--|
| C3 | Poste requérant une qualification ou une technicité particulière |

Il est proposé que les montants de référence pour le cadre d'emplois des ATSEM soient fixés à :

| Cadres d'emplois | Groupe | Montants annuels maximum | |
|------------------|--------|--------------------------|-------|
| | | IFSE | CIA |
| ATSEM | C3 | 7 320 € | 780 € |

Les montants de base sont établis pour un agent exerçant à temps complet. Ils sont réduits au prorata de la durée effective du travail pour les agents exerçant à temps partiel ou occupés sur un emploi à temps non complet.

Ces montants évolueront au même rythme et selon les mêmes conditions que les montants arrêtés pour les corps ou services de l'Etat.

III. Critères de modulation

A. Part fonctionnelle (IFSE)

La part fonctionnelle peut varier selon le niveau de responsabilités, le niveau d'expertise ou les sujétions auxquelles les agents sont confrontés dans l'exercice de leurs missions.

Le montant individuel dépend :

- du rattachement de l'emploi occupé par un agent à l'un des groupes fonctionnels définis (A1, A2, B1, B2, B3, C1, C2, C3, C4) ci-dessus,
- de critères définis en fonction de chaque catégorie d'emploi (A, B ou C) et relatifs aux compétences professionnelles et techniques.

Ce montant fait l'objet d'un réexamen :

- ✓ en cas de changement de fonctions ou d'emploi,
- ✓ de grade ou de cadre d'emplois à la suite d'une promotion, d'un avancement de grade ou de la nomination suite à la réussite d'un concours,
- ✓ au moins tous les deux ans, en l'absence de changement de fonctions et au vu de l'expérience acquise par l'agent.

La part fonctionnelle de la prime sera versée mensuellement, sur la base d'un douzième du montant annuel individuel attribué.

B. Part liée à l'engagement professionnel et à la manière de servir (CIA)

Il est proposé d'attribuer individuellement aux agents un montant de prime pouvant varier de 0 à 100 % du montant de référence.

Ce montant sera déterminé à partir des résultats de l'évaluation professionnelle selon des critères liés à la catégorie d'appartenance de l'agent et relatifs aux qualités relationnelles et comportementales et aux capacités d'encadrement ou à exercer des fonctions d'un niveau supérieur.

L'évaluation professionnelle est basée pour le CIA sur un ou deux groupes de critères selon que l'agent a ou non des fonctions d'encadrement. Chaque groupe est noté, à l'issue de l'entretien, sur 20 croix au maximum, soit une note globale ramenée si besoin sur 20 croix si encadrement, ce qui permet ainsi de moduler le CIA, et ce selon les modalités suivantes :

- Appréciations :
 - « Très Bien » - de 16 croix inclus à 20 croix – (+5%)
 - « Bien » - de 12 croix inclus à 16 croix – (+2.5%)
 - « Correct » - de 10 croix inclus à 12 croix – (=)
 - « Insuffisant » inférieur à 10 croix – (-2.5%)

La part liée à la manière de servir sera versée mensuellement, sur la base d'un douzième du montant annuel individuel attribué.

Le montant attribué sera révisé annuellement à partir des résultats de l'entretien professionnel.

IV. Modalités de retenue ou de suppression pour absence

Les primes sont maintenues pendant :

- ✓ les congés annuels, JRTT, repos compensateurs, autorisations d'absence régulièrement accordées,
- ✓ les congés de maladie ordinaire : dans ce cas, les primes sont maintenues à 90 % pendant les périodes de plein traitement, et réduites de moitié pendant les périodes à demi-traitement,
- ✓ les congés consécutifs à un accident de service ou à une maladie professionnelle,
- ✓ les congés de maternité ou pour adoption et les congés de paternité.

Les primes sont suspendues pendant :

- ✓ les congés de longue maladie et de longue durée pour les fonctionnaires,
- ✓ les congés de grave maladie pour agents relevant du régime général (IRCANTEC).

Néanmoins, les primes versées à l'agent pendant une période de congé de maladie ordinaire transformée de façon rétroactive en congé de longue maladie, de longue durée, ou de grave maladie demeurent acquises.

V. Le maintien du montant du régime antérieur à titre individuel

Le décret prévoit un maintien du niveau indemnitaire mensuel perçu antérieurement par l'agent. Ce montant doit prendre en compte les régimes indemnitaires liés aux fonctions exercées ou au grade détenu, ainsi que, le cas échéant, ceux liés aux résultats.

L'intégralité de ce montant antérieur est maintenue, dans le nouveau régime indemnitaire, au titre de l'IFSE.

Ce niveau doit être maintenu jusqu'à ce que le fonctionnaire change de poste.

Si le montant de l'indemnité correspondant au nouveau poste était inférieur au montant qui lui était maintenu, le régime indemnitaire de l'agent pourrait diminuer.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **modifie** à compter du 01 novembre 2025 le régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel (RIFSEEP) selon les modalités définies ci-dessus,
- **autorise** Madame la Maire à fixer par arrêté individuel le montant perçu par chaque agent au titre des deux parts de la prime, dans le respect des principes définis ci-dessus,
- **prévoit et inscrit** au budget les crédits nécessaires au versement de ce régime indemnitaire.

CREATION D'UN POSTE AU SERVICE DE LA POLICE MUNICIPALE

Au vu de l'augmentation constante de la population communale, du développement des missions de prévention (maintien du bon ordre, de la tranquillité et de la salubrité publiques), l'instauration de la vidéoprotection, et du renforcement de la lutte contre notamment les incivilités, le stationnement gênant, les troubles du voisinage, les dépôts sauvages..., il est proposé de créer un nouveau poste au sein du service de la police municipale.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- crée un poste de gardien-brigadier de police municipale à temps complet à compter du 01 janvier 2026.

QUESTIONS DIVERSES

* Madame la Maire rappelle que l'inauguration du centre Culturel Art'Salève aura lieu le 17 octobre à 11 h, et qu'un spectacle de magie est programmé à 20 h.

* Madame la Maire informe le Conseil Municipal que le SIVALOR a offert à la commune cinq poubelles de tri, pour une utilisation lors des manifestations communales et des animations des associations locales.

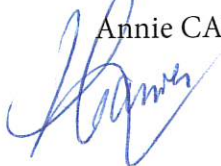
* Madame DERAME indique qu'une édition du BIME aura lieu en fin d'année, pour une distribution début janvier 2026.

* Madame la Maire annonce que la commune a reçu un don de 10.000 €.

* Madame la Maire indique que la prochaine séance du Conseil Municipal aura lieu le 17 novembre à 18 h 30 à la Mairie.

La séance est levée à 19 h 30.

La Secrétaire de séance,
Annie CARRIER



La Maire,
Anny MARTIN

