



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

**Rapport (public)
de la séance du lundi 26 septembre 2022 à 19h00
Salle du Conseil municipal**

CTSM

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

CUCP

Présent-e-s : M. Dante GIACOBINO (Président)
Mme Dominique BAUMBERGER
M. Adrien COCHET
M. Jean-Noël DUCREST
Mme Catherine ODIER
M. Killian SUDAN

Excusé : M. M. Raphaël RAPIN

Exécutif : M. Christophe BAUMBERGER Adjoint

**Administration
communale :** M. Charles LASSAUCE Secrétaire général

Invité-e-s : MM. Alexandre GENTON Ingénieur transport TPG
Mme Marion GUILLOT Ingénieure planification OCT
M. Albert SIROLLI Conseiller municipal

ORDRE DU JOUR

19h Présentation des options de ligne de transports publics sur le domaine communal, par les TPG

- 1. Approbation de l'ordre du jour**
- 2. Discussion sur la présentation des TPG**
- 3. Divers**

* * *

M. K. Sudan, qui préside cette séance conjointe dont le sujet porte sur la centralité villageoise, souhaite la bienvenue à toutes et tous. Puis il accueille M. A. Genton (TPG) et Mme M. Guillot (OCT).

1. Approbation de l'ordre du jour

Le Président propose une légère modification de l'ordre du jour, à savoir la suppression du point 2, le procès-verbal de la séance du 14.9.2022 n'ayant pas encore été rédigé.

L'ordre du jour tel que modifié est approuvé à l'unanimité (8 voix).

19h Présentation des options de ligne de transports publics sur le domaine communal, par les TPG

M. A. Genton présente un bref état des lieux en rappelant tout d'abord les lignes de bus qui passent sur le territoire communal : E, E+, G, G+ (liaisons directes ville/campagne, cadences élevées, bus articulés), 38 (anciennement ligne B, desserte locale, liaison avec Vézenaz et la gare de Chêne-Bourg, cadences et bus moins importants).

Il présente le plan de la structure du réseau TPG qui encadre la commune (deux axes routiers, reliés par des barreaux (axes routiers/itinéraires), mènent au centre-ville), puis la desserte des TPG pour Corsier en rappelant que les TPG sont censés couvrir le territoire dans un rayon de 500 m autour des arrêts (300 m en milieu urbain, cf. loi H 1 50). Ladite couverture ne serait plus assurée pour le village en cas de suppression de l'arrêt Corsier-Village.

M. A. Genton expose le tableau des fréquentations mensuelles entre janvier 2019 et juin 2022 (montées et descentes, somme des 5 arrêts de toutes les lignes sur la commune). Après une chute liée au Covid-19, les fréquentations mensuelles sont revenues au niveau de 2019 depuis mai/juin 2022 (au-dessus des 16'000 montées/mois). Corsier-Port et Corsier-Village sont respectivement à la 2^e et 3^e place, le Soleil étant l'arrêt le plus important ; cela démontre l'importance de l'arrêt Corsier-Village.

Le tableau des courses de la ligne G et G+ illustre les horaires et fréquentations, qui sont plus intenses le matin en direction de la ville, et plus intenses le soir dans le sens du retour. Trois types de services sont proposés par les TPG (hiérarchie) : véhicules autonomes (lents, maximum 10 passagers, dessertes de quartier), à la demande (via une application, des tests sont en cours sur la région Champagne, minibus de capacités plus grandes, déplacements intercommunaux), lignes de dessertes ou de rabattement sur la ville (niveau régional, gros véhicules et grandes capacités). Il est clair que parmi ces solutions, qui sont complémentaires, il ne faut pas mélanger la fonction de la ligne G avec d'autres types de services.

Les TPG sont conscients des difficultés rencontrées par la commune pour certains de ses projets avec l'arrêt Corsier-Village. **M. A. Genton** présente les schémas des barreaux routiers desservis et les barreaux routiers potentiels en dispensant quelques explications ; il souligne l'importance d'assurer une cohérence du réseau TPG sur ces trois axes. Le barreau ouest serait incompatible avec la ligne G et trop étroit, ce qui nécessiterait beaucoup d'ajustements. Le barreau sud impliquerait des aménagements, sans compter le carrefour au niveau du Soleil qui ne peut clairement pas permettre le passage d'un bus articulé (manœuvres, girations). Une autre possibilité envisageable serait l'itinéraire utilisé par les Noctambus (variante nord) ; celui-ci semble moins problématique, d'autant qu'un centre sportif devrait voir le jour à Anières (regroupement des demandes).

Selon les TPG, la variante nord serait la seule qui pourrait être compatible à terme. Mais il faudrait refaire un arrêt pour faire transiter le bus, et créer un quai par sens (au minimum un podium, hauteur de 22 cm sur une longueur d'environ 5 m) aux normes PMR (obligation légale).

Si la commune confirme son souhait de réaménager le centre du village, les TPG et l'OCT seront naturellement en appui pour élaborer le projet (parcours, arrêts, giration, normes, etc.). Anières devrait également être impliquée, car de nombreux aménagements concerneraient aussi cette commune. Une coordination entre les différents intervenants serait donc nécessaire (planning de réalisation), sachant que les changements d'horaires interviennent généralement mi-décembre.

De grands changements étant aussi prévus par l'Hospice général, la commune d'Anières serait intéressée par une desserte pour l'Hospice général ainsi que le futur centre sportif, ajoute **M. Ch. Baumberger**.

Un commissaire précise qu'il ne s'agit pas d'un centre sportif comme le CSR de Rouelbeau, mais d'un club de football.

M. A. Genton explique qu'il faudra également tenir compte de la planification du canton et des modifications à venir.

Mme M. Guillot ajoute que le plan d'action est en cours d'élaboration. Il devrait être terminé dans une année et présenté aux nouveaux Conseillers d'État après les élections. Celui-ci sera ultérieurement présenté à la commune.

M. A. Genton dispense quelques explications sur les évolutions qui sont actuellement à l'étude dans le cadre dudit plan d'action. Un objectif fixé entre les TPG et le canton, c'est l'électrification intégrale du réseau d'ici 2030. Et si la liaison lacustre (Voie Bleue) voyait le jour, un développement complémentaire serait peut-être nécessaire pour cette desserte (par exemple transport à la demande, dit tpgFlex). Le système tpgFlex est utilisé via une application spécifique ; le logiciel mutualise les demandes sur les parcours des véhicules.

Mme M. Guillot précise qu'il s'agit d'une nouvelle version du transport à la demande (anciennement Proxibus) beaucoup plus performante, avec une réactivité au quart d'heure. Un test est en cours dans la région Champagne pour les heures creuses et la nuit.

Le Président remercie Mme M. Guillot et M. A. Genton pour cette présentation et ouvre la discussion.

Un commissaire souhaiterait savoir si les futurs véhicules électriques seront aux mêmes dimensions que les bus articulés actuels.

M. A. Genton répond par l'affirmative en dispensant quelques explications techniques sur ces véhicules, le but étant d'offrir les mêmes capacités et un meilleur confort qu'actuellement.

Il s'agira a priori de véhicules articulés de grande taille, complète **Mme M. Guillot**.

Le bus pour desservir la Voie Bleue s'arrêterait où ? est-il encore demandé.

L'idée serait de pouvoir aller jusqu'au port avec des minibus, un projet qui sera étudié en temps voulu, indique **M. A. Genton**.

Le 38 n'entre pas dans le cadre de la couverture des 500 m évoquée tout à l'heure, relève un commissaire.

Le 38 circule sur le même axe que le G, rappelle **M. A. Genton**.

Ledit commissaire aimerait connaître la proportion de consommation supplémentaire que l'électrification intégrale du réseau d'ici 2030 représentera.

La consommation des TPG (trams, trolleybus et Tosa) est actuellement à 0,9 % des fournitures des SIG, selon **M. A. Genton** qui donne quelques ordres de grandeur des consommations en fonction du type de véhicule. La flotte actuelle comprend environ 500 véhicules pour 800'000 voyageurs/jour (soit environ 650'000 personnes transportées).

Un autre commissaire rappelle que le 38 avait un peu été créé pour rejoindre le Léman Express, sachant que la rive gauche est assez mal desservie. Y a-t-il un objectif d'augmenter cette desserte ?

Le 38 rejoint actuellement la gare de Chêne-Bourg, confirme **M. A. Genton**. L'idée serait plutôt de travailler sur les lignes E et G de rabattement afin d'atteindre la gare des Eaux-Vives avec des itinéraires très directs et améliorer l'accessibilité sur le centre-ville. La 38 est bien ajustée par rapport à la demande courante, mais connaît une forte demande scolaire (Bois-Caran, Candolle, Moser). Un renfort pour Bois-Caran a d'ailleurs dû être mis en place (doublement de la course avec un articulé), tellement la demande est forte. Les TPG souhaiteraient

également, à terme, offrir des axes loisirs qui sont peut-être un peu moins desservis, à l'heure actuelle.

Pour que la centralité de Corsier revienne aux villageois, il faudrait donc privilégier la variante nord, l'itinéraire actuel n'étant plus adapté, relève ce commissaire.

C'est la seule qui semble réalisable en cas de réaménagement du cœur du village, confirme **M. A. Genton**. Les TPG souhaitent trouver une solution gagnant/gagnant.

Des bus de capacités plus petites qui serviraient de rabattement vers les lignes E et G ont-ils été considérés afin d'éviter la variante nord ? est-il demandé.

Ce qui reviendrait à opter pour des véhicules autonomes, un coût qui serait démesuré. Car ceux-ci nécessitent un conducteur, une place de stationnement et une limite à 30 km/h, explique **M. A. Genton**.

L'intéressé pensait plutôt à des bus de la taille du 38.

M. A. Genton voit mal comment il serait possible de diminuer la taille de ces bus, vu la demande. Hormis la longueur, leur largeur est identique aux modèles articulés (2,55 m, norme européenne).

De plus, une ligne de rabattement Corsier/route de Thonon ou route d'Hermance sous-entendrait aussi des ruptures de charge (c'est-à-dire des changements de bus) supplémentaires, or celles-ci ne sont pas très bien vécues par les clients qui trouvent cela plus compliqué, explique **Mme M. Guillot**. Les TPG préfèrent desservir les villages le plus directement possible.

L'objectif n'est clairement pas de créer davantage de ruptures de charges, ajoute **M. A. Genton**.

Le commissaire relève que la variante nord passerait par le chemin des Ambys, où les voitures ont déjà du mal à se croiser.

Une partie du trajet serait réaménagée, pense **M. A. Genton**. S'il reste par exemple une section limitée avec seulement les transports publics, la mobilité douce et les véhicules agricoles, un sas d'attente et une bonne visibilité, les TPG ne seraient pas fermés à cette solution. Car il faut aussi tenir compte de la réalité du terrain et des routes de campagne, qui sont assez étroites.

Une commissaire avait compris que le bus ne ferait pas forcément un aller-retour sur le même trajet.

À ce moment-là, certains arrêts comme le village ne seraient desservis que dans un sens, souligne **Mme M. Guillot**.

Sans compter Veigy, que les TPG desservent intégralement (le transfert modal est un enjeu de la mobilité), rappelle **M. A. Genton**.

Sur une question à propos du planning, **M. A. Genton** précise qu'il faudra d'abord que la commune conçoive un projet, puis que tous les intervenants se mettent d'accord, puis la réalisation des travaux, sachant que les TPG ne font qu'un seul changement d'horaires par année, à mi-décembre.

Dans le meilleur des cas, à quel délai faudrait-il s'attendre ? est-il demandé.

M. Ch. Lassauce indique que cela dépendra des quatre interlocuteurs concernés (Corsier, Hermance, Anières, Hospice général), qui devront d'abord se mettre d'accord pour ne pas entraver le bus qui ne pourra de toute façon pas emprunter ce tracé tant que ces chantiers relativement conséquents (stade de football et démolition/reconstruction du foyer d'accueil) ne seront pas bien avancés, si ce n'est menés à terme.

Les TPG comme les usagers ne pourraient tolérer des coupures de ligne en dehors des vacances scolaires d'été, soit pendant 7 semaines, ajoute **M. A. Genton**.

Mme M. Guillot rappelle que la date devra s'inscrire dans la planification 2025-2029 du plan d'action, dont la première échéance sera décembre 2024.

Les podiums pour les PMR ou les recharges du système Tosa sont à la charge de qui ? demande un commissaire.

M. A. Genton précise que les infrastructures de recharge sont à la charge du canton, les aménagements des quais ou les abris à la charge des propriétaires du fonds, les potelets ou distributeurs de billets à la charge des TPG.

Demander aux TPG que les bus ne circulent pas un week-end sur la commune, est-ce possible ? Facile ? Et pour quels frais ? aimerait encore savoir ce commissaire.

Pour des événements occasionnels, confirme **M. A. Genton**. Un contact doit normalement être pris avec les TPG dans un certain délai, afin que ceux-ci puissent créer une annonce à la clientèle en lien avec ledit événement (arrêts non desservis). En cas de chantier important, les TPG demandent des compensations, car ils ont un devoir de contrat de prestations auprès de l'État.

Pour des événements ponctuels, cela dépend de l'ampleur de la manifestation, ajoute **Mme M. Guillot**. Par exemple les promotions scolaires, en ville de Genève, nécessitent de faire appel à du personnel spécifique.

La commune pourrait par exemple couper pendant 2 jours le chemin Neuf ? est-il demandé.

M. A. Genton se renseignera quant aux détails financiers. Mais les TPG se sont toujours arrangés avec les communes qui peuvent aussi demander des services réservés pour des manifestations (facturations forfaitaires).

Si le 38 passait par le centre du village, cela permettrait-il de considérer que les 500 m de rayon seraient desservis correctement selon la législation ? demande **M. Ch. Lassaue**.

La loi H 1 50 fixe aussi des objectifs de cadences et de passages, précise **M. A. Genton** tout en soulignant l'importance de l'arrêt Corsier-Village et la demande sur le G. Un 38 ne pourrait jamais assurer cette fonction et n'amènerait pas les usagers en ville. Sans compter que cela pourrait défavoriser les transports publics par rapport aux transports motorisés.

Cette discussion s'intègre avec la centralité du village et de futurs aménagements urbains, relève **le Président**. Des zones 20 km/h, des gendarmes couchés ou des rétrécissements seraient-ils envisageables sur le trajet du bus ?

M. A. Genton explique que les gendarmes couchés ne sont pas adaptés aux bus, qu'il s'agisse d'articulés ou de minibus. Les TPG préfèrent plutôt des évitements ou des rétrécissements, pour autant qu'ils soient bien conçus et de longueur adaptée. Les bus circulent régulièrement sur des zones 30 km/h. Si les zones de rencontre ne sont pas privilégiées pour le passage des bus, les TPG pourraient peut-être en accepter une au cœur du village sur une centaine de mètres. Il faut surtout que le gabarit, la giration, l'accostage aux arrêts soient pris en compte afin d'assurer une certaine fluidité.

Les zones de rencontre sont généralement plates, rappelle **Mme M. Guillot**. Or les arrêts doivent être à 22 cm de hauteur pour les accès PMR.

La commune devrait donc privilégier une zone 30 km/h avec peut-être des rétrécissements, voire un gendarme couché plus bas que d'ordinaire. Mais une négociation devrait être possible avec les TPG, relève **le Président**. Les gendarmes couchés en carrefour donnent-ils des seuils suffisamment larges pour les bus ?

Mme M. Guillot indique que cela dépend non seulement de la longueur du plateau, mais aussi de la pente.

Ce qui n'aurait plus d'effet modérateur pour les voitures, ajoute **M. A. Genton** en évoquant l'exemple de Puplinge, qui a installé des bornes rétractables que les conducteurs de bus peuvent manipuler.

Sur une remarque à propos du souci des communes frontalières de limiter le trafic aux douanes, **M. A. Genton** explique qu'il n'y a pas de projet de modifier la 38. Celle-ci avait été conçue en partie avec les communes, chacun y ayant trouvé son intérêt. Elle pourrait passer par Corsier-Village en plus de la ligne G, mais l'augmentation des passages ne semble pas être une volonté communale. Concernant la ligne G qui va jusqu'à Veigy, les cadences sont élevées (10 min avec G+), ce qui est déjà supérieur à toutes les autres lignes de rabattement sur le canton.

Les TPG sont-ils en contact avec le réseau LIHSA (ligne 271) ? est-il demandé.

Le canton cofinance ces lignes, indique **Mme M. Guillot**.

Un commissaire reçoit les plaintes de nombreux habitants de la région par rapport aux excès de vitesse de ces conducteurs de bus, qui accélèrent par exemple fortement à la hauteur de Saint-Maurice.

En l'absence d'autres remarque ou question, **le Président** remercie Mme M. Guillot et M. A. Genton, puis les libère.

Mme M. Guillot propose de revenir début 2023 avec des éléments globaux pour toute la région.

De son côté, les commissions ont déjà fait beaucoup de travail en amont ; la CTSM reviendra en fin d'année avec des propositions.

Départ de Mme M. Guillot, de M. A. Genton et de M. A. Sirolli.

2. Discussion sur la présentation des TPG

Le Président constate que la variante nord permettrait à la commune de mettre en place une centralité quasi totale et ouvre la discussion.

Un commissaire a l'impression que les TPG sont plus ouverts qu'il y a 10 ans ; il serait possible de construire quelque chose avec eux, désormais.

Un autre, qui ne partage pas son enthousiasme, trouve que la variante nord ne ferait que déplacer le problème sur le chemin du Château, dont les habitants subiraient les mêmes nuisances. Et la zone devant le manège compte pas mal de traversées de la route (chevaux, piétons, etc.), sachant que le bus passerait toutes les 10 min.

Sur une demande d'information, puisque les trois quarts du trajet seraient sur Anières, **M. Ch. Baumberger** indique que le projet du stade des Ambys a été présenté lors d'une séance des Exécutifs de CoHerAn. Les magistrats, qui ont également appris la future reconstruction du centre de réfugiés, ont évoqué les discussions menées par Corsier avec les TPG à propos d'une desserte éventuelle, ce qui a été accueilli avec enthousiasme. Le dialogue est donc ouvert et une coordination à plusieurs niveaux sera nécessaire.

La mise en œuvre de ces projets prendra du temps (2026-2028).

La discussion se situe pour le moment au niveau des trois communes, qui devront décider d'aller de l'avant, rappelle **M. Ch. Lassauce**. Concernant le stade des Ambys, le déclassement a été approuvé par le Grand Conseil. Mais qui le construira et comment sera-t-il exploité ? Les éléments financiers seront présentés aux élus afin que ceux-ci aient une vision claire de ce qui se passera ces prochaines années si la commune décidait d'aller de l'avant, sachant que les coûts de construction sont estimés à 8 millions, et les frais d'exploitation à Fr. 600'000.-/an.

Des études financières sont en cours, confirme **M. Ch. Baumberger**.

Si la variante nord déplacerait le problème ailleurs, un commissaire voit dans cette ligne 38 le moyen de se réappropriier la place du village. Le chemin Neuf est en pavés, ce qui fait une différence au niveau du bruit et de la poussière. Il serait peut-être plus facile de sécuriser le chemin du Château, qui a un trottoir et un passage piéton. Avec le développement du stade, un pool d'activités se créera sur le chemin des Ambys. Il ne voit pas pourquoi la commune

d'Anières ne serait pas positive par rapport à un bus qui transporterait les enfants et les réfugiés. Il encourage l'Exécutif à entreprendre le plus vite possible les démarches avec Anières.

Le chemin du Château est aussi en pavés, relève un autre commissaire.

Ainsi qu'une petite partie du chemin des Ambys, est-il ajouté.

La commission avait discuté d'une centralité plus étendue, mais la place du village, cela reste la place du village.

Si l'Hospice général a l'intention de développer le centre d'accueil, le bus ira sûrement jusque-là et passera par le stade, relève un commissaire. La commission devrait se concentrer sur sa centralité villageoise dans cette zone en tenant compte du fait que la seule solution serait de dévier la ligne par les chemins du Château et des Ambys.

Un autre commissaire rappelle que les coûts de construction du stade des Ambys devaient être assumés par la commune d'Anières, et les frais de fonctionnement divisés entre les trois communes (soit, à l'époque, Fr. 100'000.- chacune).

Les magistrats ont changé depuis cette époque, souligne **M. Ch. Lassaue**. Des questions se posaient aussi par rapport aux frais de fonctionnement (amortissements et intérêts de la dette inclus ou pas ?). Mais Corsier perdrait ainsi toute possibilité d'avoir voix au chapitre lors de la construction tout en assumant ensuite les frais. Une autre possibilité serait de créer un groupement intercommunal pour la gestion du stade de foot (à l'instar du GIPEC).

Les élus n'ont pas eu ces nouvelles informations, est-il relevé.

La réunion a eu lieu la semaine dernière, rappelle **M. Ch. Baumberger**.

La centralité du village devrait potentiellement pouvoir être traitée, et la ligne de bus se greffer sur les aménagements. Mais il serait risqué de se lancer sur des aménagements avec le risque que le bus ne passe plus. Il faudrait éviter de financer et débiter ce projet sans avoir la certitude que ladite centralité se fasse en coordination avec les autres projets et l'ensemble des intervenants concernés. L'avis des commissaires par rapport à la variante nord telle que proposée par les TPG et les aménagements qu'ils souhaiteraient voir sur le village est demandé.

L'un d'eux pense qu'il sera difficile de réaliser la centralité villageoise sans sacrifier le chemin du Château. Il serait par contre imaginable d'englober les bâtiments scolaires et préaux dans cette centralité.

La commission avait délimité des zones et portes d'entrée, qui sont montrés sur le plan du village.

À l'unanimité (soit 8 voix pour) les commissions conjointes CTSM et CUCP seraient favorables au déplacement de la ligne G (Château/Ambys) tel que proposé (variante nord).

Sur une question par rapport aux aménagements proposés par le passé (versions light, médian ou ambitieuse), un commissaire rappelle que la commission a déjà préavisé une variante mixte médian/ambitieuse.

La commission souhaiterait-elle traiter des entrées particulières par rapport à la nouvelle ligne potentielle du G (chemin du Château notamment) ? est-il encore demandé.

Un commissaire demande s'il serait possible de mettre le chemin du Château en « bordiers autorisés » afin de limiter, à certaines heures de la journée, le trafic pendulaire qui est en augmentation. Cela pourrait peut-être un peu calmer le jeu à proximité du manège, puisque le bus passerait tous les quarts d'heure.

Les TPG ont proposé cette solution, à savoir autoriser seulement la circulation des riverains, agriculteurs et vélos sur le chemin des Ambys, indique **M. Ch. Baumberger**.

M. Ch. Lassaue ajoute qu'avec cette mesure sur le chemin des Ambys, il n'y aurait plus que les habitants du village à circuler sur le chemin du Château.

La CTSM craignait qu'une telle mesure ne déporte la circulation de transit sur le chemin de Prés-Puits, rappelle un commissaire.

Des restrictions sur le chemin des Ambys résoudraient les problèmes sur les chemins du Château et de Pré-Puits, relève un autre.

À l'unanimité (soit 8 voix pour) les commissions conjointes CTSM et CUCP seraient favorables à une mise en « bordiers autorisés » du chemin des Ambys afin de laisser le chemin du Château libre d'accès pour les Corsiérois.

Un commissaire, qui trouve intéressantes les bornes rétractables, propose d'étudier cette solution (chemin des Buchilles, route du Lac, par exemple) dans le cadre de la centralité villageoise.

Un commissaire souligne l'importance de penser aussi aux véhicules agricoles.

Un troisième commissaire suggère à ses pairs de revenir avec un maximum d'idées pour la centralité ; la commission triera celles incompatibles ou irréalisables afin de choisir les meilleures.

Un commissaire pense que la centralité devrait être étudiée dans sa globalité mais réalisée par tronçons (route de Corsier vers l'école, route du Lac devant la Mairie, chemin des Ambys), sachant que certaines zones dépendront d'Anières et des TPG. Elle recommande donc de se focaliser d'abord sur la sécurité au centre du village, où les travaux pourraient être réalisés indépendamment de la future ligne TPG.

Départ de M. Ch. Lassaue.

Il est toutefois préférable de faire venir les entreprises une seule fois, pour des questions de coûts, est-il relevé.

Un commissaire pense lui aussi que certains aménagements devraient être réalisés rapidement, sachant que l'APEC a demandé des mesures autour de l'école.

Vu l'heure tardive, **le Président** propose de traiter en détail, lors de la prochaine séance, les routes du Lac et de Corsier afin de concrétiser ces mesures. Mme C. Boldrini mettra les plans de l'étude de CITEC du 8.12.2021 à la disposition des commissaires sur le CMNet.

3. Divers

Un commissaire a signalé à la Mairie des aménagements paysagistes privés en cours sur une parcelle communale (venelle entre le chemin de Pré-Puits et la poste).

M. Ch. Baumberger indique que son message a été remonté au service technique de la commune ; l'intéressé recevra une réponse dans les meilleurs délais.

En l'absence d'autres divers, **le Président** remercie les membres de la commission et lève la séance à 20h57.

Rapport : E. Maia