

**COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DES SOURCES DU LAC D'ANNECY**

32 route d'Albertville - BP 42 - 74210 FAVERGES-SEYTHENEX

-O-O-O-O-

Ordre du Jour du CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Séance du 20 décembre 2018 - 19 HEURES

Salle Conseil Communautaire – FAVERGES-SEYTHENEX

1. Désignation du Secrétaire de Séance.

Rapporteur : Monsieur Michel COUTIN

Activités depuis le 22 novembre 2018

I. ADMINISTRATION GENERALE

2. Tarifs 2019

Le rapporteur expose que la CCSLA est amenée à définir chaque année les tarifs des redevances et prestations assurées par la collectivité.

La commission déchets du 4 décembre 2018 a proposé que les augmentations des tarifs de l'incinération soient répercutées, selon le principe que « le déchet doit financer le déchets »

Il propose d'adopter les différents tarifs listés ci-après, qui seront appliqués à compter du 1^{er} janvier 2019 :

| | Taxes | Tarif 2019 |
|---|------------|---|
| Poids PUBLIC | sans | Tarif unique : 10 € (simple ou double pesée) |
| Incinération ordures ménagères résiduelles et assimilées (transport et traitement) | applicable | Tarif SILA + 20.60 € HT par tonne |
| REDEVANCE SPECIALE (RS) | | |
| RS « Déchèterie » | | |
| Unité tarifaire (1 m3) | sans | 20.00 € |
| RS « Bacs » | | Le litre |
| Ordures Ménagères Résiduelles assimilées | sans | 0,03 € Exemple : bac 750 L = 22.50 € par levage |
| Cartons | sans | 0,014 € Exemple : bac 750 L = 10.50 € par levage |
| Fermentescibles | sans | 0,024 € Exemple : bac 240 L = 5,76 € par levage |
| Emballages | sans | 0,014 € Exemple : conteneur 5 m3= 70 € par levage |
| Papiers | sans | 0,014 € Exemple : conteneur 3 m3= 42 € par levage |

| | | |
|--|--------------|---|
| Verre | sans | 0,012 € Exemple : conteneur 3 m3= 36 € par levage |
| RS «Forfaitaire » (cf. Règlement déchets – Titre IV) | Taxes | Montant annuel Forfaitaire |
| Niveau 1 | sans | 109 € |
| Niveau 2 | sans | 305.03 € |
| Niveau 3 | sans | 500.45 € |
| Renouvellement de bac de collecte | Taxes | Prix unitaire |
| Bac Ordures Ménagères Résiduelles assimilées ou carton | sans | Facturation au coût réel d'achat par la collectivité |
| Bac de collecte des déchets Fermentescibles | sans | |
| RS «Collecte des déchets des activités saisonnières » - OMR ou collecte sélective | Taxes | |
| Redevance au nombre de conteneur | sans | (M) = N X Pmct avec Pmct = (Ct + Cc)/Ntot |
| M = Montant de la redevance | | |
| N Nombre de conteneurs collectés pour le professionnel (donnée collecteur- validée par le producteur.) | | |
| Ntot : Nombre total de conteneurs collectés pour les professionnels saisonniers. | | |
| Pmct : prix moyen d'un conteneur collecté et traité. | | |
| Cc = Coût total de collecte des OMR des professionnels saisonniers facturé par le prestataire. | | |
| Ct = Coût total de traitement des OMR des professionnels saisonniers facturé par le Syndicat du Lac d'Annecy. | | |
| TRANSPORTS SCOLAIRES | | |
| | Taxes | Montant |
| Participation par famille | sans | 30 € |
| Pénalité de retard | sans | 30 € |
| Renouvellement carte perdue | sans | 10 € |
| Moins de 3 kilomètres | sans | 20 € |
| LA CLE (€/m²/mois) | | |
| Pépinière d'entreprises | | |
| Bureau | sans | 8€ / m² |
| Atelier | sans | 6€ / m² |
| Hôtel d'entreprises | | |
| Bureau | sans | 10€ / m² |
| Atelier | sans | 8€ / m² |

Par ailleurs, les services de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy sont sollicités par les communes soit pour des interventions techniques liées aux matériels spécifiques dont elle dispose, soit pour apporter une assistance dans l'élaboration de projets. Il peut s'agir par exemple de fournir ou traiter des données géomatiques, de conseil ou d'assistance technique ou administrative (marché public...)

Le rapporteur propose d'établir une liste de prestations tarifées, qui permettront en tant que de besoins de répondre à ces sollicitations.

| | | |
|---|---------------------|-------------|
| Prestations du personnel | Unité | Montant net |
| Agent Technique | Heure | 17.05 € |
| Agent technique encadrement | Heure | 22 € |
| Technicien | Heure | 20.90 € |
| Encadrement – conception cadre A | ½ journée | 347 € |
| Interventions avec véhicules (chauffeur inclus) | Unité | Montant net |
| Véhicule lourd : Camion grue, benne ordure ménagère (un seul chauffeur), camion ampliroll + remorque. | heure | 100 € |
| Véhicule léger : camionnette, maxity | heure | 48 € |
| Frais généraux | Unité | |
| Sur conduite d'opération ou de travaux par la CCSLA pour tiers - sur convention. | Taux sur travaux HT | 7 % |

3. Maison de santé : budget annexe « locations immobilières »

Afin d'améliorer l'accès à la santé des habitants, la communauté de communes doit acquérir des locaux pour l'accueil de médecins et professions médicales agréées.

Notre collectivité étant située en zone de vigilance, cet investissement n'est pas éligible au FCTVA. De ce fait, il est proposé de gérer les activités de la maison de santé en TVA afin de pouvoir la récupérer sur les dépenses, permettant de diminuer celles-ci de 20%.

Afin de ne pas multiplier les budgets en TVA, il est proposé d'étendre le budget annexe géré en TVA de la « pépinière » en budget « locations immobilières » correspondant à :

- la location des locaux de la pépinière
- la location des locaux de la maison de santé

Ces 2 types de location n'ayant pas la même fonction, elles seront facilement identifiables et des analyses simples permettront de sortir les soldes de gestion.

Au vu de ces éléments, il est proposé de :

- de gérer les éléments afférents à la maison de santé en budget annexe assujetti à TVA
- d'étendre le budget annexe de la pépinière en budget « locations immobilières » comprenant les écritures afférentes à la pépinières et celles de la maison de santé.

4. Fixation du montant définitif des attributions de compensation

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, et notamment son article 35,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code général des impôts et notamment l'article 1609 nonies C instituant que la communauté de communes verse à chaque commune membre une attribution de compensation ; celle-ci ne peut être indexée.

Vu l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BCLB-2017-083 du 20 septembre 2017 constatant le passage de la CCSLA en fiscalité Professionnelle Unique à compter du 1er janvier 2018 ;

Vu le rapport de la CLECT du 31 janvier 2018,

Vu la délibération du conseil communautaire n°058/18 en date du 12 avril 2018 approuvant le montant des attributions provisoires,

Monsieur le Président rappelle que suite au passage de la communauté de communes des sources du lac d'Annecy au 1er janvier 2018, la communauté verse à chaque commune membre une attribution de compensation. Celle-ci ne peut être indexée.

Les attributions de compensation permettent de maintenir les équilibres budgétaires des communes membres et de leur EPCI lorsqu'il y a transfert de compétences et de charges dans le cadre de la fiscalité professionnelle unique. C'est une dépense obligatoire de l'EPCI.

À ce titre, il convient de rappeler que la Commission Locale d'Évaluation des charges Transférées (CLECT) est chargée de procéder à l'évaluation des charges transférées, afin de permettre le calcul des attributions de compensation. La CLECT établit et vote un rapport détaillé sur les transferts de compétences, de charges et de ressources, mais également, sur le montant des charges qui étaient déjà transférées à la communauté et celui de la fiscalité ou des contributions des communes qui étaient perçues pour les financer, dans un délai de neuf mois à compter du transfert.

Ce rapport est transmis à chaque commune membre de la communauté qui doit en débattre et se prononcer sur celui-ci dans un délai de trois mois suivant sa transmission. À défaut de transmission du rapport de la CLECT aux conseils municipaux des communes membres ou à défaut d'approbation du rapport de la CLECT par les communes membres, le Préfet, par arrêté, fixe le coût net des charges transférées. La CLECT a établi et voté le 31 janvier 2018 un rapport détaillé évaluant le montant d'attribution de compensation provisoire des communes de la CCSLA.

Pour rappel, les attributions de compensation provisoires initialement fixées sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

| | CFE | CVAE | IFER | TASCOM | TAFNB | CPS n-1 | TH | AC |
|--------------------|---------|---------|--------|---------|-------|---------|---------|----------|
| CHEVALINE | 1 073 | 472 | | | 23 | 728 | 1 993 | 4 289 |
| DOUSSARD | 152 780 | 71 001 | 6 750 | 9 908 | 2 030 | 126 863 | 153 489 | 522 821 |
| FAVERGES-SEYTHENEX | 992299 | 822 694 | 37 692 | 106 237 | 1 358 | 959 363 | 309 871 | 3229 514 |
| GIEZ | 48 658 | 14 293 | 466 | | 1 619 | 21 070 | 7 496 | 93 602 |
| LATHUILE | 36 277 | 19 606 | | | 902 | 22 804 | 19 334 | 98 923 |
| VAL DE CHAISE | 16 929 | 12 152 | 3 551 | | 218 | 6 525 | 9 398 | 48 773 |
| SAINT-FERREOL | 37 138 | 39 366 | | | 449 | 43 232 | 24 210 | 144 395 |

Compte-tenu de l'absence de transfert de charges sur l'année 2018 et suite à la notification par les services fiscaux des produits définitifs 2018, nous vous proposerons de modifier les attributions de compensation provisoires initialement fixées afin de prévoir les attributions de compensation définitives correspondantes. En effet, les rôles supplémentaires émis par l'administration fiscale au titre de l'année de perception de la fiscalité professionnelle qui a servi de référence au calcul de l'attribution de compensation, doivent être réintégrés dans ce produit de fiscalité professionnelle de référence.

A noter que ne doivent pas être pris en compte les produits fiscaux rattachés aux années précédentes et qui ont été perçus en N-1 par la commune.

II. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

5. Convention de portage foncier EPF : zone des Pierrailles

Vu l'article L324-1 du code de l'urbanisme,

Vu l'arrêté de préemption n°2018-22 du Directeur de l'EPF 74 en date du 08/08/2018,

Vu l'article 20 des statuts de l'EPF 74,

Vu le règlement intérieur de l'EPF 74,

Vu les modalités d'intervention et de portage définies dans la convention pour portage foncier entre la collectivité et l'EPF 74,

Dans le cadre de l'extension et du développement de la zone des Pierrailles la collectivité a sollicité l'intervention de l'Etablissement Public Foncier de la Haute-Savoie pour répondre à une déclaration d'intention d'aliéner sur un terrain nécessaire à la maîtrise foncière de cette zone.

Cette acquisition entre dans le cadre du programme Pluriannuel d'intervention de l'EPF, volet activités économiques, extension, renouvellement des zones d'activités.

Cette acquisition est réalisée au montant de vingt mille deux cent vingt-cinq euros (20 225,00 €), conformément aux accords des parties et sur la base de l'évaluation communiquée par France Domaine, pour une superficie de huit cent neuf mètres carrés (809 m²).

La durée du portage sera de quatre ans.

Il est demandé au conseil communautaire de bien vouloir autoriser le Président à signer la convention jointe à la présente délibération, en cas d'empêchement un vice-président, à signer tous les documents nécessaires.

III. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

6. Avis sur le projet LOLA et sur la desserte en général du territoire

Le projet « Liaisons Ouest du Lac d'Annecy » (LOLA) de tunnel routier sous le Semnoz associé à un bus dit « à haut niveau de service » (BHNS) fait l'objet d'une concertation publique du 17 octobre au 31 décembre 2018.

Ce projet comprend la réalisation par le département d'un tunnel sous le massif du Semnoz avec ses raccordements aux voiries existantes, dont une nouvelle voie urbaine (NVU) qui reliera le carrefour de la croisée à l'entrée sud du tunnel à Vovray, l'aménagement de la RD1508 entre Annecy et Duingt pour permettre la mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Annecy et Val de Chaise ainsi que la réalisation de plusieurs parcs-relais sur le tracé du BHNS.

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Département de la Haute-Savoie en partenariat avec le Grand Annecy.

Les documents de concertation et d'information mentionnent que la qualité de vie et l'attractivité du territoire souffrent des difficultés de circulation toujours plus importantes sur les rives du lac, dans l'agglomération d'Annecy et ses abords immédiats.

C'est pour répondre à ces enjeux que le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy soumettent à la concertation ce projet global.

Le conseil communautaire, compte-tenu du fait que son territoire est largement mentionné dans cette concertation, souhaite exposer sa vision des transports pour son territoire.

Pour mémoire, les liaisons de transports en communs interurbains (entre Duingt et Ugine notamment) sont de la compétence de la région.

I. Du BHNS

Les élus de la communauté de communes des sources du lac d'Annecy sont donc très favorables à un transport en commun en site propre, et notamment le BHNS.

La situation environnementale actuelle autour du lac et de la planète en général nécessitent des modes de transport qui émettent peu de gaz à effet de serre et de particules. Cela passe par une réduction de la circulation automobile.

Ils souhaitent que toutes les conditions soient réunies pour véritablement inciter à l'usage du transport en commun sur son territoire : outre le prix abordable, il s'agit d'offrir un transport avec meilleur cadencement, une liaison rapide et adaptée à la demande – pour notre territoire, la liaison doit aussi bien permettre de rejoindre le pôle d'Annecy que celui d'Albertville.

6.1. Du cadencement...

Il est souhaité l'augmentation du cadencement de la ligne interurbaine 51 (Annecy-Albertville). Elle effectue en effet aujourd'hui 17 allers-retours en jour ouvré pour 614 715 voyages contre 15 allers-retours pour 248 578 voyages pour la ligne 52 (Duingt-Annecy) gérée par le grand Annecy (source p.7 du fascicule sur la concertation publique). La ligne interurbaine 51 est ainsi parmi les plus fréquentées du réseau interurbain LIHSA. Elle assure des voyages aussi bien scolaires que commerciaux.

L'augmentation du cadencement de cette liaison permettrait également d'impacter les 41 200 déplacements effectués à l'intérieur de notre territoire.

Comme le projet de BHNS permettrait une hausse de la fréquentation des transports en commun sur la rive ouest d'environ 25% : les prévisions à l'horizon 2030 sont de près de 6 000 passagers/jour...

6.2. Une liaison rapide...

Par ailleurs, l'étude démontre qu'un particulier aura toujours avantage en termes de temps d'utiliser son véhicule personnel plutôt que les transports en commun (cf. p.84) et qu'en 2030, entre Faverges-Seythenex et la gare d'Annecy, les temps de parcours en transport en commun seraient supérieurs aux temps de parcours par véhicule personnel de +4 à +11 minutes en fonction du sens de circulation.

La communauté de communes demande donc que la liaison, notamment via la ligne 51 soit plus directe, avec moins d'arrêts (27 actuellement) afin d'apporter une liaison rapide vers les pôles de centralité (Annecy, Albertville, Ugine, Faverges-Seythenex).

Les usagers pourraient notamment utiliser la correspondance avec la ligne 52 pour les dessertes internes au Grand Annecy.

Il convient donc que sur le territoire du Grand Annecy, les aménagements permettent aux bus de la ligne 51 de dépasser facilement ceux de la ligne 52.

La communauté de communes souhaite pouvoir financer la desserte de villages :

- par des systèmes de navettes de rabattement sur l'axe structurant (navette, transport à la demande par exemple)
- par des parkings relais
- par le développement des modes doux (piéton, vélo...).

6.3. Un temps de parcours fiable

Les transports en commun actuels accusent des retards fréquents à cause de temps de parcours aléatoires (essentiellement le matin et le soir ainsi qu'en période touristique). Des transports en commun en site propre, type BHNS, devrait régler cette problématique.

Par ailleurs, l'attractivité touristique est pénalisée par l'ultra-saturation des axes routiers en été. Pour ce faire, la communauté de communes met à disposition de la population et des touristes un système de navettes gratuites pour accéder aux principaux sites touristiques. Elle souhaite que Grand Annecy mette également en place des actions pour lutter contre la saturation des axes routiers autour du lac durant la période estivale.

6.4. Une offre adaptée ...vers les 2 grands pôles urbains

La consultation LOLA porte sur les transports jusqu'à Val de Chaise. Pour notre territoire, les aménagements devraient être réfléchis à une échelle un peu plus large que celle du département. La dernière étude départementale démontre en effet que les habitants de notre territoire effectuent plus de 4 500 déplacements par jour vers la Savoie... La ligne 51 permet d'ores et déjà un transport en commun Annecy-Albertville...

Bien que les élus soient très favorables au BHNS, ils souhaitent que soient mises en place des actions complémentaires : renforcement parallèle des autres modes de transport, actions permettant de limiter les besoins de déplacement

II. De la mise en place d'actions complémentaires au BHNS

Dans la perspective de hausse des carburants et des charges liées aux véhicules, de transition écologique et afin de fluidifier sensiblement le trafic interne au territoire et les pollutions engendrées, il convient de valoriser tous les modes de déplacements autres que celui de la voiture individuelle (réseau ferroviaire, vélo, covoiturage et autopartage....) et de limiter des besoins de déplacements.

2.1. Le réseau ferroviaire

Le BHNS pourrait être relié au réseau ferroviaire actuel de ces gares. En 2019, le Léman express reliera bien Genève à Annecy...Pourquoi pas une ligne de train Annecy-Albertville voire Bellegarde-Albertville ? Actuellement, la liaison Annecy-Albertville se fait en 1h44 minimum.... Cela éviterait que la RD1508 soit utilisée en tant que voie de transit.

2.2. Le vélo

La communauté de communes souhaite que le transport à vélo soit développé et ce d'autant plus depuis l'arrivée du vélo à assistance électrique. Notre territoire est en effet très largement situé en zone de Plaine et que partiellement desservi par le bus.

Cela passe par un renforcement et la sécurisation du réseau de voies cyclables mais également par un développement du transport multi-modal.

Il s'avère ainsi utile que les transports en commun (notamment BHNS) permettent le transport des vélos. Les habitants pourraient ainsi envisager de finir leur trajet en mode doux, changer de mode de transport en cas de mauvaises conditions météorologiques.

2.3. Le covoiturage et l'autopartage

Compte-tenu que trop de véhicules circulent avec un seul passager, la communauté de communes souhaite encourager et organiser le covoiturage et l'autopartage.

La communauté de communes est favorable aux nombreuses aires de parking relais inscrites au projet LOLA qui encouragent le recours au transport en commun et au covoiturage.

2.4. Des aides technologiques

Avec la mise en place de bus sur site propre, ceux-ci devraient être plus rapides que la voiture individuelle lors des ralentissements. Les technologies pourraient être utiles pour orienter l'utilisateur vers ce mode de transports.

2.5. Des besoins de déplacements

La communauté de communes est consciente que l'étalement urbain et le mitage sont un frein aux transports en commun. Elle souhaite donc concentrer l'habitat et les activités économiques à proximité des principaux axes de déplacements. Elle dispose pour cela du PLU intercommunal.

Par ailleurs, les activités pourraient être mieux réparties sur le bassin de vie... Par exemple, nos lycéens, comme ceux de Duingt et de Saint-Jorioz trouveraient avantage en termes de délai de déplacement à intégrer des établissements scolaires plus proches.... Actuellement plus de 60% des lycéens de notre territoire sont en dérogation... Nous souhaitons bien évidemment l'implantation d'un lycée généraliste au plus près (entre Ugine et Annecy) et le développement de nos lycées professionnels (notamment celui de Faverges).

III. Du tunnel sous le Semnoz

Elle est consciente que le tunnel a des avantages au niveau de l'agglomération d'Annecy

- en matière de sécurité : deux accès à Annecy sur la rive ouest du lac, ce qui s'avère nécessaire pour les services de secours
- au niveau environnemental : dès lors qu'il y a une diminution des bouchons car les véhicules à l'arrêt polluent davantage,
- au niveau économique : si les dessertes sont améliorées, elles devraient générer une augmentation de la fréquentation touristique.

La communauté de communes ne s'oppose pas au projet de tunnel dès lors qu'il n'entraîne pas d'effets négatifs sur la santé de sa population.

3.1. Des effets sur la santé de la population du territoire...

Or, le tunnel va permettre l'augmentation du trafic routier global et, avec la diminution des temps de déplacement, l'augmentation de l'étalement urbain.

On peut ainsi lire à la page « évolution du trafic journalier en 2030 : situation avec projet » (p.87) : « L'amélioration très nette des conditions de circulation sur la rive Ouest du lac entraîne un report de trafic de la RD909a sur la RD1508 jusqu'à Sevrier. Ainsi le trafic augmente entre Doussard et Sevrier ». En faisant le calcul à partir des données de trafic fournies sur les cartes pages 86 et 87 du dossier de concertation, on se rend compte que le tunnel provoquerait une augmentation de la circulation de 44% entre Saint-Jorioz et Doussard, augmentant la pollution et les embouteillages.

En effet, si dans la même période de temps plus de voitures arrivent avec le tunnel, les bouchons seront encore plus longs et pourraient même se créer dès la sortie du tunnel...si le BHNS n'est pas en site propre, il sera bloqué lui aussi dans la circulation.

Si toutes les mesures sont prises pour fluidifier la circulation sur Sevrier et Saint-Jorioz, les ralentissements et bouchons se formeront automatiquement au virage de Duingt – celui-ci ne pouvant être abordé à plus de 30 km/h...

Concernant la pollution, on peut lire pages 35 et 36 : « on note une hausse importante des émissions liées au trafic sur les communes traversées par le nouvel aménagement (+54% à Saint-Jorioz) ainsi que sur les communes du sud de l'agglomération ». La pollution faisant fi des limites de l'agglomération....

Or, comme il est stipulé page 95, pour les PM10, la variation d'exposition n'est pas identique selon les communes. En situation de projet, sur la commune d'Annecy, l'exposition au-dessus de la valeur guide de l'OMS pour les particules PM10 diminue légèrement.

A contrario, elle augmente légèrement sur les communes de Sevrier, Saint-Jorioz, Duingt et Doussard.

Et si on rajoute que ces chiffres partent de l'hypothèse retenue d'une baisse annuelle de 6% des émissions polluantes des véhicules entre 2015 et 2040 (page 128)...

Il est demandé que toutes dispositions soient prises pour que la population de notre territoire ne soit pas plus exposée qu'actuellement à la pollution.

3.2.... qui doivent être compensées.

Bien que la communauté de communes soit consciente que les véhicules récents sont de moins en moins polluants, elle demande notamment que toutes dispositions soient prises pour limiter les effets de la pollution sur la santé de ses habitants. Elle propose notamment :

- que la RD1508 devienne un axe de desserte et non un axe de transit vers d'autres territoires
- que les transports en commun en site propre soient réalisés prioritairement avant la construction du tunnel
- les transports en commun soient plus écologiques

La RD1508 : un axe de desserte et non de transit

En effet, particulièrement en saison de ski, les touristes étrangers (suisse, allemands...) et de l'est de la France prennent actuellement l'autoroute pour accéder aux stations voisines. La communauté de communes craint que le tunnel, s'il fluidifie la circulation, les amène à sortir de l'autoroute à Annecy, d'autant plus guidés par leur GPS que le trajet en sera raccourci. Non seulement ils économiseront les frais d'autoroute mais bénéficieront d'un trajet plus court, plus agréable en longeant les bords du lac.... ce qui engendrera un supplément de circulation de plusieurs milliers véhicules par jour sur la rive ouest du lac d'Annecy.

Il conviendrait notamment que soit mise en place une signalisation appropriée aux frontières et sur les grands axes de circulation du département afin que le trafic de transit à destination d'Albertville soit basculé sur les autoroutes.

Une mise en place des transports en commun avant la construction du tunnel

Elle souhaite également que les transports en commun en site propre soient réalisés avant la construction du tunnel. La réalisation d'un tunnel semble prendre plus de temps qu'aménager une voie de transport collectif...

Des transports en commun plus écologiques

La région s'est déjà engagée dans la mise en œuvre de véhicules au GNC sur le périmètre de la vallée de l'Arve. Pour la santé de ses habitants, la communauté de communes est favorable à l'élargissement de ce dispositif aux transports en commun développés sur et aux alentours de son territoire.

La communauté de communes ne souhaite pas émettre d'avis sur la nouvelle voie urbaine (NVU) qui reliera le carrefour de la croisée à l'entrée sud du tunnel à Vovray car elle ne semble avoir aucun impact sur son territoire.

IV. Il existe d'autres solutions que le projet LOLA ...

Parmi toutes les solutions envisagées jusqu'à aujourd'hui, il en existe une qui a reçu un avis favorable lors de la concertation publique de décembre 2013 et qui pourrait être mise en œuvre rapidement.

La solution de TCSP/BHNS proposée et validée en 2013 par le bureau d'études SYSTRA spécialisé dans les transports collectifs nous semble plus opportune.

Pour mémoire, ce projet comprend :

- un Transport en Commun en Site Propre intégral (TCSP) du centre d'Annecy à Duingt (le secteur le plus fréquenté à ce jour)
- avec une réutilisation du tunnel existant de la Puya avec une connexion directe à la gare pour une véritable intermodalité

- une double voie parallèle à la voie verte entre Regina et le Port de Sevrier sur 2,5 kms sans dénaturer la piste cyclable devenue indispensable
- une voie réservée entre le port de Sevrier et Duingt (comme le propose le projet LOLA)
- l'utilisation des voiries existantes au-delà de Duingt vers Faverges-Seythenex

Les avantages de cette solution sont pluriels :

1/Une mise en place rapide, moins coûteuse et évolutive

- un délai de mise en œuvre rapide de moins de 4 ans au lieu de 10 ans minimum pour la proposition LOLA. En effet, l'étude a déjà été reçue favorablement par une grande majorité dans sa concertation publique de 2013, ce n'est pas un sujet clivant (comme le tunnel) mais rassembleur
- un coût de réalisation raisonnable estimé à 56 M€ en 2013 (rapport coût performance élevé). La réhabilitation et mise aux normes du tunnel existant serait beaucoup moins chère (6 M€) que le coût global du projet LOLA.
- une solution **évolutive** à plus long terme vers un tramway
La communauté de communes est favorable à réaliser une voie en site propre pour ce type de transport, ou pour un transport par rail.

2/ une réelle efficacité

- un vrai site propre d'Annecy à Duingt garantissant un vrai cadencement, une réelle efficacité (des temps de parcours réguliers qui ne subiront pas les aléas de la circulation) et ainsi une vraie attractivité pour les usagers quotidiens mais aussi pour les touristes. Cette solution renforcera l'attractivité de la destination « Lac d'Annecy ».
- un tracé à moins de 300 mètres des zones les plus habitées sur Sevrier, Saint-Jorioz et Duingt ainsi qu'un passage près les lycées utilisés par les scolaires du bout du lac et de la rive gauche (G. Faure, St Michel). Il y a possibilité de relier la sortie du tunnel côté Annecy à l'ancienne voie ferrée désaffectée (l'immeuble à la sortie du tunnel n'est pas un obstacle rédhibitoire) le cabinet SYSTRA l'a confirmé.
- une réalisation des travaux qui impacterait moins que LOLA la circulation dans Sevrier, secteur le plus contraint
- une liaison directe à la gare d'Annecy permettrait d'accéder aux autres moyens de transports (Leman Express, réseau Sibra, TGV, etc.). ou l'utilisation des parking Relais prévu dans le projet LOLA

3/ un faible impact environnemental

- un impact très faible sur la voie verte : l'insertion d'une double voie réservée (pour les BHNS seulement) parallèle à la piste cyclable sur 2,5 km seulement, alors qu'en rive droite du lac la cohabitation voie verte / RD908 a lieu sur plusieurs kilomètres avec des véhicules en continu sans que personne ne s'en offusque. Il n'y a pas de conflit avec la loi littorale puisque la voie dédiée est parallèle à la voie verte existante (validée par la concertation publique de 2013)
- une vraie alternative crédible à l'utilisation de la voiture, qui peut tous nous inciter à changer nos habitudes de mobilité pour nous engager plus qu'aujourd'hui vers la transition énergétique et la réduction de la pollution
- possibilité d'utilisation des véhicules électriques silencieux

Nous devons changer nos modes de transport pour améliorer la qualité de l'air, le quotidien de nombreux usagers des transports mais pour cela il nous faut une alternative efficace attractive et rapide.

Nous avons bien noté que :

- Si rien n'est fait, les temps de parcours augmenteront en 2023 et en 2030 par rapport à la situation en 2017. En heure pleine moyenne en 2030, le trajet Faverges > Annecy via la RD1508 s'effectuerait en 1h05 minutes en moyenne (contre 47 minutes en 2017). Les saturations seraient plus importantes au niveau des Marquisats et de Saint-Jorioz.
- Les mesures prises ne permettent pas d'endiguer le temps de déplacement sur l'autre rive du lac. En 2023, il faudra compter 10 mn supplémentaires pour qu'on relie Faverges au Veyrier-du-lac aux heures de pointe.

Pour notre territoire, il semble que le trafic soit essentiellement reporté d'une rive à l'autre... le tunnel et le BHNS devraient diminuer les temps de déplacements de 18 minutes sur la rive ouest et augmenter de 10 minutes le temps de déplacement sur la rive est...

Si les temps de déplacements vers Annecy venaient à augmenter, le bassin de vie de notre territoire se tournerait certainement de plus en plus sur la Savoie...D'ores et déjà l'itinéraire Annecy gare SNCF à Faverges-Seythenex par la RD1508 prend en moyenne 50 minutes et peut aller jusqu'à 65 minutes...alors que le trajet Faverges-Seythenex à Albertville n'est que de 27 minutes....

Il est proposé au conseil communautaire d'approuver le texte ci-dessus afin qu'il soit pris en compte dans le cadre de la concertation publique en cours sur le projet « Liaisons Ouest du Lac d'Annecy » (LOLA) de tunnel routier sous le Semnoz associé à un bus dit « à haut niveau de service » (BHNS).

INFORMATIONS

- Rencontre avec Mme Sylviane NOEL, sénatrice à 20h
- Invitation à un pot de fin d'année !!