



Procès-verbal du Conseil Communautaire Du 26 avril 2021 à 19 heures

Sommaire

Affaires Générales	2
Election du secrétaire de séance	2
<i>Information au conseil concernant les décisions prises par le Président et le Bureau</i>	3
Administration Générale	3
20210426_01 – Zone d’activités économiques de La Place à MEGEVETTE : reconnaissance d’un intérêt communautaire et signature d’un procès-verbal de mise à disposition de l’espace public	3
20210426_02 – Eau et Assainissement : signature d’une convention de financement avec le SRB pour le raccordement de la future aire d’accueil des gens du voyage ; 6	
20210426_03 – Fonds « REGION UNIE » : signature d’un avenant pour étendre le dispositif au Volet spécifique pour les acteurs de la Montagne	8
20210426_04 – Indemnisation d’un agriculteur dans le cadre des travaux d’aménagement de la ZAE des Tâtes de Peillonex	10
Discussion thématique	11
20210426_05 – Présentation du modèle économique du financement des transports du syndicat PROXIMITI	11
Questions et Informations diverses	17



L'an deux mille vingt-et-un, le vingt-six avril, à dix-neuf heures, le Conseil Communautaire s'est réuni en séance ordinaire et publique, à la salle des fêtes de VIUZ-EN-SALLAZ, 189 route de Boisingses – 74250 VIUZ-EN-SALLAZ, sur convocation et sous la présidence de Monsieur Bruno FOREL, Président en exercice.

Date de convocation : 20 avril 2021
Nombre de délégués en exercice : 34
Nombre de délégués présents : 29
Nombre de délégués donnant pouvoir : 04
Nombre de délégués votants : 32

Délégués présents :

Barthélémy GONZALEZ-RODRIGUEZ, Isabelle ALIX, Paul CHENEVAL, Bruno FOREL, Olivier WEBER, Daniel REVUZ, Danielle ANDREOLI-GRILLET, LECOURT Mélanie, Luc PATOIS, Max MEYNET-CORDONNIER, Allain BERTHIER, Jocelyne VELAT, Catherine BOSC, René CARME, Christian RAIMBAULT, Sabrina ANCEL, Gabriel MOSSUZ, Antoine VALENTIN, Elisabeth BEAUPOIL, Franz LEBAY, Valérie PRUDENT, Marie-Liliane GRONDIN, Joël BUCHACA, Laurette CHENEVAL, Martial MACHERAT, Isabelle CAMUS, Gérard MILESI, Pascal POCHAT-BARON, Michel STAROPOLI

Délégués excusés :

Guillaume HAASE donne pouvoir à Luc PATOIS
Marion MARQUET donne pouvoir à Bruno FOREL
Maryse BOCHATON donne pouvoir à Martial MACHERAT
Corinne GRILLET donne pouvoir à Pascal POCHAT-BARON

Délégués absents :

Stéphane CHAMBON

B. FOREL propose à l'assemblée, sur la demande légitime de A. VALENTIN et de son conseil municipal dans son entier, de se lever et d'observer une minute de silence en hommage de Monsieur Éric BOUHOURS qui était conseiller municipal à la commune de Saint-Jeoire, disparu le 06 avril 2021. En mémoire de son investissement, un collègue qui s'était engagé comme nous au service de ses concitoyens.

Affaires Générales

Election du secrétaire de séance

Il a été procédé à la désignation du secrétaire de séance. Un représentant de la commune de SAINT-JEOIRE EN FAUCIGNY est proposé comme secrétaire de séance. Elisabeth BEAUPOIL a été désignée à l'unanimité des présents comme secrétaire de séance.

Approbation du compte-rendu du 15 Mars 2021

Le compte-rendu de la réunion du conseil communautaire du 15 mars 2021 envoyé en pièce jointe, est soumis à l'approbation du conseil communautaire.

G. MILESI prend la parole pour demander la correction de la retranscription de son intervention en page 17. Il s'agit de remplacer « aux autres communes » par « à d'autres communes ». G. MILESI précise que dans ses propos, l'augmentation concernerait certaines communes et non la totalité. B. FOREL donne raison à G. MILSEI sur l'importance du sens des mots. Cette correction est enregistrée.



Le compte-rendu prenant en compte cette remarque est adopté à l'unanimité des membres.

Information au conseil concernant les décisions prises par le Président et le Bureau

En date du 12 mars 2021, le Bureau communautaire a pris les décisions suivantes :

- D'approuver la signature d'un prêt d'usage à titre gratuit avec Mme MABBOUX Jennifer d'une durée de 3 ans reconductible pour l'occupation d'une parcelle de 4 828 m² sur le haut de la ZAE du Pallud à Saint-Jeoire contre bon usage du terrain. Cette parcelle servira d'herbage pour les chevaux de Mme MABBOUX ;
B. FOREL précise que la signature de ce prêt d'usage connaît une petite évolution d'occupation effective des lieux. Sur le haut de la parcelle, nous avons, depuis un certain temps déjà, laissé en possibilité d'occupation Mme MABBOUX puisqu'elle dispose d'un champ avec des chevaux qui sont tout près. Et puis, il y a une partie basse qui a plutôt l'habitude d'accueillir un autre agriculteur. Ce n'est pas une affaire d'Etat, l'essentiel c'est que ces terrains puissent être entretenus et occupés.
A. VALENTIN précise qu'un RDV est prévu ce mercredi et nous verrons avec toutes les parties une solution à l'amiable.
B. FOREL conclue que si chacun peut disposer d'un morceau, c'est l'idéal, l'essentiel c'est que ces parties soient exploitées autant faire ce peu. Donc cela donnera peut-être l'occasion d'une correction de la décision du bureau mais j'imagine que tout ça ne prêtera pas à grandes conséquences.
- D'approuver la signature d'un prêt d'usage à titre gratuit avec le GAEC de Bardenanche d'une durée de 3 ans reconductibles pour l'occupation de 6 parcelles agricoles de 15 930 m² sur le haut du Lac du Môle situé à Ville-en-Sallaz contre bon usage des terrains. Ces parcelles serviront d'herbage et de foinage pour le groupement agricole ;

En date du 12 mars 2021, le Président de la CC4R a pris les décisions suivantes :

- De valider une demande de subvention à hauteur de 30% de 7 000 euros d'achat de livres pour le compte de la CC4R auprès du Centre National du Livre CNL ;
- De solliciter le renouvellement du Contrat Territoire Lecture CTL auprès de la DRAC pour une durée de 3 ans permettant l'obtention de 10 000 euros de subvention annuelle dans le cadre des animations du réseau IDELIRE et de solliciter une subvention complémentaire auprès du Conseil Savoie Mont Blanc dans le cadre de ces mêmes actions.
B. FOREL précise que ce sont des actions menées dans le cadre d'actions culturelles et dont les subventions nous accompagnent depuis plusieurs années.

Administration Générale

20210426_01 – Zone d'activités économiques de La Place à MEGEVETTE : reconnaissance d'un intérêt communautaire et signature d'un procès-verbal de mise à disposition de l'espace public

Monsieur le Président rappelle les contours de la compétence « développement économique ». Il est rappelé que la loi NOTRe a renforcé la compétence obligatoire des communautés de communes en matière de développement économique, en supprimant la notion d'intérêt communautaire pour les « zones d'activités économiques ». Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2017, toutes les zones d'activités économiques existantes relèvent de plein droit de la seule compétence de la Communauté de communes des 4 Rivières. La CC4R est donc seule



compétente pour créer, aménager, entretenir et gérer de plein droit les zones d'activités économiques (ZAE) industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales, touristiques, en lieu et place des communes.

Enfin, il convient de préciser que même s'il n'existe pas de définition précise de la ZAE, elle peut être considérée comme un ensemble foncier réservé à l'implantation d'activités économiques, notamment d'entreprises. En fonction des activités présentes sur les sites, chaque ZAE dispose d'une typologie spécifique. Elles se différencient par leur vocation et par les équipements et services aux entreprises qui y sont offerts. Les ZAE couvrent un certain nombre de domaines qui ont pris un poids déterminant dans l'économie locale.

En l'absence de texte légal, l'Association des Communautés de France a élaboré une note technique validée par la Direction Générale des Collectivités qui décline des éléments d'identification d'une ZAE :

- sa vocation économique doit figurer sur un document d'urbanisme avec un zonage particulier et identifié comme tel ;
- elle comprend plusieurs parcelles ;
- elle regroupe plusieurs établissements ou entreprises ;
- elle est dans la plupart des cas le fruit d'une opération d'aménagement avec une partie publique (Zac, lotissement, etc.);
- elle traduit une volonté publique d'un développement économique coordonné.

Pour la CC4R, la gestion de la compétence zones d'activités économiques ZAE comprenait à la fois la gestion des ZAE portées par la CC4R en direct (ZAE de la Pallud et ZAE des Tâtes) dont le foncier a été acquis par la CC4R et les ZAE communales gérées dans le cadre du transfert de la gestion des espaces publics opéré au 1^{er} janvier 2017.

Au 1^{er} janvier 2021, la CC4R gère les zones suivantes :

Commune	Zones d'activités
FILLINGES	ZA des Bègues
	ZA de Findrol
LA TOUR	ZA Taney
ST-JEOIRE	ZA La Pallud
	ZA La Géode
VIUZ EN SALLAZ PEILLONNEX VILLE EN SALLAZ	ZA des Tattes

Depuis la fin de l'année 2020, la commune de Mégevette a adopté son PLU inscrivant dans celui-ci une zone d'activités économiques de 0,61 ha en zone Aux au lieu-dit La Place. Cette zone est aujourd'hui un ensemble foncier public, réservé à l'implantation d'activités économiques. 3 lots sont envisagés selon l'OAP du PLU de la commune, desservis par une voirie existante.

Monsieur le Président propose à l'assemblée que cette ZAE intègre le champ communautaire au vu des caractéristiques présentées et que l'espace public fasse l'objet d'une mise à disposition au profit de la CC4R, laquelle pourra aménager durablement la zone. Monsieur le Président souligne que le PV ne concerne que la délimitation d'intervention publique et les responsabilités juridiques concernant l'exercice de la compétence. Il précise que l'emprise foncière privée de la commune servant à aménager les 3 lots, reste propriété de la commune de Mégevette.



Une lecture du Procès-verbal de mise à disposition est effectuée. Le PV retrace les éléments financiers antérieurs au transfert de compétence

B. FOREL s'interroge sur les moyens de faire rentrer la zone d'activité, qui est en projet aujourd'hui et qui doit s'établir sur la commune de Megevette, dans le champ de la compétence de la communauté en matière de zone d'activité économique et de signer une convention de mise à disposition pour la partie publique qui est évidemment à la charge de la communauté, l'équipement et de la gestion. Il est proposé à M. MEYNET CORDONNIER de bien expliquer à tous où elle se trouve, l'historique de cette zone d'activité, sa vocation et la manière dont elle est conçue. La convention de mise à disposition consisterait à l'établissement de l'entretien de la voirie et que l'on voit en noir sur le schéma, sous forme de T.

M. MEYNET CORDONNIER poursuit en expliquant que le projet de faire une zone d'activité est venu depuis 2012. On avait acheté une propriété à l'époque de 15000 m² sur laquelle on a construit une station d'épuration que vous voyez sur le schéma sur la gauche. Sur cette parcelle de terre, il y avait aussi une maison existante que vous voyez en haut à droite, elle a été revendue avec une parcelle de terre de 1000 m² et il reste à disposition environ 6000 m² pour créer une zone artisanale. Le projet est de 3 lots sur la zone B, C et D. Il y a une partie en forme de triangle d'à peine 700 m² et qui serait peut-être un peu plus compliqué à viabiliser, d'autant plus que le collecteur d'eau usées traverse de part en part cette parcelle sur des terrains indépendants. Donc, on va se concentrer sur les 3 parcelles B, C et D avec un aménagement que vous a présenté Bruno Forel. La partie en L est déjà construite, il reste à construire le chemin sur la droite qui dessert la parcelle C et puis l'air de retournement à proximité de la station.

B. FOREL ajoute deux points pour finir l'intégration des zones d'activité à compétence communautaire. On a bien une zone d'activité desservant plusieurs lots qui s'inscrit dans cette perspective au PLU et dans le développement de la commune et dans le développement global du territoire à ce titre. Je pense que de ces points de vue-là, les choses sont assez simples et puis, derrière évidemment, dès lors que l'on considère que la zone d'activité rentre dans le champ de l'exercice de la compétence, la compétence économique de la communauté s'exerce sur les parties communes c'est-à-dire l'établissement et la maintenance des voiries et les réseaux qui sont associés aux services communs apportés aux différentes parties de la zone d'activité se trouvant sur la communauté. On conservera à la charge de Megevette le déneigement d'hiver. Comme on le fait dans les autres communes, non pas pour des raisons particulières mais pour des raisons évidentes de praticité. Organiser un service de déneigement pour faire le tour des zones ne paraît pas tellement raisonnable du point de vue de l'organisation.

M. MEYNET CORDONNIER précise que ce projet correspond à l'OAP N° 5 dans le PLU en réalité et non la n°4.

B. FOREL demande si cette proposition appelle des commentaires ? si tel n'est pas le cas, il vous propose qu'on mette cette proposition aux voix.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment ses articles L.5211-5-III, L.5211-17 et L.5211-18-I ;

Vu les trois premiers alinéas de l'article L.1321-1, les deux premiers alinéas de l'article L.1321-2 et les articles L.1321-3 à L.1321-5 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Considérant qu'en application de l'article L.5211-5-III du code général des collectivités territoriales, « le transfert des compétences entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L.1321-1, les deux premiers alinéas de l'article L.1321-2 et les articles L.1321-3, L.1321-4 et L.1321-5 du Code Général des Collectivités Territoriales » ;



Considérant que l'article L.1321-1 du code général des collectivités territoriales qui stipule que « le transfert d'une compétence entraîne de plein droit la mise à disposition de la collectivité bénéficiaire des biens meubles et immeubles utilisés, à la date du transfert, pour l'exercice de cette compétence » ;

Considérant qu'en vertu de l'article 4 de ses statuts, la Communauté de Communes est compétente en matière « d'Actions de développement économique : création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire » ;

Sabrina ANCEL est absente pour cette délibération

Ouï cet exposé, après avoir délibéré à l'unanimité des 32 votants, le Conseil communautaire :

- APPROUVE le caractère intercommunal de la ZAE de la Place de Mégevette composé d'un tènement de 0,61 ha destiné à accueillir 3 entreprises ;
- APPROUVE le procès-verbal de mise à disposition de l'espace public de la ZAE de la Place dans le cadre de la compétence Développement économique et plus particulièrement gestion et entretien des ZAE du territoire ;
- CHARGE Monsieur le Président de la CC4R de proposer ce PV à la commune de Mégevette ;
- AUTORISE Monsieur le Président de la CC4R à signer le PV de mise à disposition avec la commune.

20210426_02 – Eau et Assainissement : signature d'une convention de financement avec le SRB pour le raccordement de la future aire d'accueil des gens du voyage ;

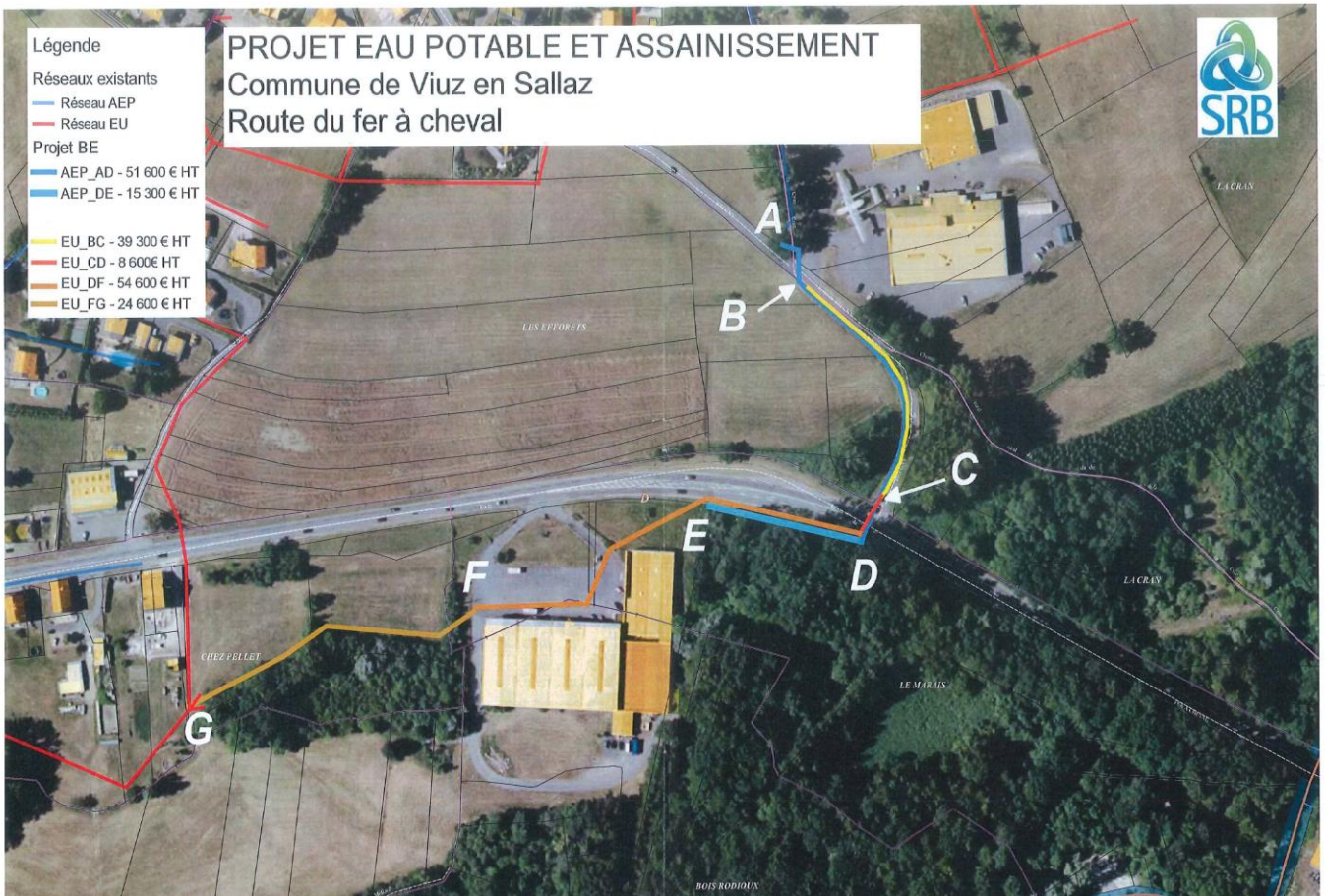
Monsieur le Président rappelle que, dans le cadre de son projet d'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage de Viuz-en-Sallaz, il conviendra de se raccorder aux réseaux d'eau potable et d'assainissement. Actuellement, des travaux d'extension des 2 réseaux sont en cours de réalisation au niveau de l'école ECAUT et la propriété JANIN sur la route du Fer à Cheval. Ces travaux portés par le SRB passent à côté de la future aire d'accueil.

Afin de mutualiser les travaux et d'envisager dès à présent le raccordement de la future aire, il est proposé de participer au financement du coût des travaux et limiter les interventions futures sur la voirie publique. La signature d'une convention de financement entre le SRB et la CC4R, est donc proposée. Il s'agit de mutualiser les réseaux avec la commune, l'école et le gestionnaire de la parcelle JANIN (NDLR : société JDC Locations) dès aujourd'hui pour faciliter les branchements lors de l'aménagement.

Pour cela, le SRB se propose d'avancer les coûts des travaux et de signer une convention de partenariat qui permettra de financer plus tard :

- 25 800 euros HT du réseau d'eau potable correspondant à la moitié » du coût du tronçon AC (voir plan ci-dessous) ;
- 39 800 euros HT du réseau eaux usées correspondant à la moitié du coût du tronçon CF et le tiers du coût du tronçon FG

La participation globale de l'intercommunalité sera donc de 65 600 euros HT.



B. FOREL précise que l'objet de cette délibération est de me permettre de signer cette convention avec Luc PATOIS président du SRB. IL ne sait pas s'il y a des questionnements ou des précisions à apporter. L. PATOIS informe que nous sommes juste en discussion avec Pascal POCHAT BARON pour le poteau incendie.

B. FOREL considère qu'il s'agit d'une opération très classique. Il demande s'il y a des questions ou des commentaires particuliers sur cette convention afin qu'il puisse faire avancer le dossier. L'entreprise est à pied d'œuvre. Le syndicat, par rapport à son programme, avait engagé les opérations, il avait été convenu qu'on décalait un petit peu en attendant que la commune de VIUZ-EN-SALLAZ est bien assurée sa décision d'implantation, ce qui fut le cas et maintenant on peut avancer gentiment.

Sabrina ANCEL était absente pour cette délibération

Après lecture de la convention, Monsieur le Président propose aux membres de valider celle-ci et de l'autoriser à la signer.

Où cet exposé, après en avoir délibéré à l'unanimité des 32 votants, le Conseil Communautaire :

- APPROUVE la convention de financement des réseaux d'eau potable et d'assainissement portés par le SRB au niveau de la route du Fer à Cheval et de Brégný sur la commune de Viuz-en-Sallaz dans le cadre du futur raccordement de l'aire d'accueil des gens du voyage ;
- AUTORISE Monsieur le Président à effectuer toutes les démarches nécessaires et notamment à signer ladite convention ;



20210426_03 – Fonds « REGION UNIE » : signature d'un avenant pour étendre le dispositif au Volet spécifique pour les acteurs de la Montagne

Pour rappel, la communauté de communes avait décidé le 11 novembre 2020 de participer au dispositif Région Unie en contribuant financièrement à hauteur de 2 euros par habitant dans un dispositif global de soutien aux activités économiques locales par l'octroi d'avances remboursables ou de subventions.

Ce Fonds < Région unie > collecte les ressources apportées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et ses partenaires afin de proposer plusieurs aides. La CC4R avait pu contractualiser avec la région pour l'aide suivante :

- Aide n°2 « Microentreprises & Associations » : avances remboursables au bénéfice des microentreprises, associations employeuses et coopératives allant de 3 000 € à 30 000 €.

Afin de soutenir encore plus d'activités en difficultés, le conseil régional a décidé d'étendre le dispositif aux acteurs de la montagne en proposant 4 aides complémentaires :

- **Aide n°4 « Entreprises en reprise ou nouvellement créées »**
Pour les entreprises en reprise ou nouvellement créées en 2020, de moins de 20 salariés : subvention plafonnée à 10 000 euros, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2020, assise sur des annuités d'emprunt ou des dépenses d'investissement.
- **Aide n°5 « Centres de vacances indépendants »**
Pour les centres de vacances indépendants : une aide exceptionnelle pour financer l'amortissement des emprunts à hauteur de 30 000 € par hébergement.
- **Aide n°6 « Viticulteurs de montagne »**
Pour les exploitations viticoles du Diois, du Bugey et des Savoie ayant subi une baisse de chiffre d'affaires d'au moins 30% : une aide forfaitaire de 1 000 €/ha, plafonnée à 15 000 € pour les caves particulières ; 30% du montant de la perte de chiffre d'affaire, plafonné à 50 000€ pour les coopératives viticoles et les négociants.
- **Aide n°7 « Acteurs économiques menacés de disparition »**
Pour les acteurs économiques les plus en difficulté (perte de Chiffre d'Affaires d'au moins 50%, n'ayant pas bénéficié d'aides publiques liées à la crise sanitaire), ET signalés par les maires des communes de montagne ET participation de la commune ou de l'intercommunalité à hauteur d'1/3 de la subvention versée par la Région.

Monsieur le Président propose donc d'accepter la signature d'un avenant avec la région pour étendre le dispositif aux acteurs de la Montagne et particulièrement d'aider les 4 acteurs cités précédemment. Cet avenant n'entraînera pas d'abondement financier complémentaire. Cela permettra simplement l'extension du périmètre d'action.

B. FOREL rappelle le dispositif déjà voté. Il s'agit des mêmes conditions, cela ne demande pas à la communauté d'abonder de manière plus importante. Il faut peut-être aussi apporter la précision qu'il y a une ouverture aussi à des subventions pour une part de l'aide qui pourrait être apportée de la part de la Région aux entreprises concernées. Je vous propose qu'étant donné qu'on s'est associé à la première partie du contrat et que c'est une extension du contrat sans que pour autant ça nous demande une participation supplémentaire, je pense qu'il serait logique que nous poursuivions dans l'esprit que nous avons engagé.

L. CHENEVAL considère que dans la mesure où cela ne nous coûte rien de plus et que cela peut apporter d'autres formes de contrats, elle ne peut qu'encourager la décision.



B. FOREL partage cette opinion et demande si cela appelle des questions.

M. MACHERAT prend la parole. Au dernier rapport d'actions, on avait près de 4000 € qui ont été débloqués pour ces demandes là sur les 39 000 € à peu près. Est-ce qu'il y a eu d'autres demandes qui ont été faites ? et est-ce qu'il y avait des aides complémentaires qui peuvent aider ? Il pensait aux centres de vacances indépendants et s'il y a eu des demandes ? Enfin, il y a également une chose qu'il a observée dans l'annexe 2, c'est que les dossiers doivent être déposés avant le 30 avril, c'est-à-dire dans 4 jours. Donc est-ce qu'on a bien fait la promotion de ces aides auprès de nos entreprises pour pouvoir les aider ?

B. FOREL imagine que la date pourrait devoir être prorogée. Aujourd'hui, les demandes dont on a les retours, c'est 4500 € qui ont été réclamés a priori pour le territoire. Je n'ai pas d'autres informations que celle-là. Après peut-être que certaines pourraient être intéressées. Après pour la date, effectivement ; et pourtant la décision n'était pas si lointaine que ça (*février*).

M. MACHERAT précise qu'il ne s'agit que d'un commentaire et que s'il y avait besoin d'informer d'autres Sociétés qui sont dans le besoin. B. FOREL précise que la Région doit encore délibérer prochainement sur cet avenant avec nous et ce qu'on a là, doit être le projet. Il estime qu'ils vont adapter les dates à la date de délibération. On ne peut pas délibérer avant qu'ils aient délibéré. Pendant un mois, cela veut dire qu'il y a pleins d'entreprises qui sont potentiellement incluses dans le dispositif.

M. MACHERAT s'interroge donc sur la manière dont ce dispositif a été communiqué auprès des entreprises, vu qu'il y a peu de demandes. Seulement 4000 €.

Il est répondu que 8 dossiers ont été enregistrés, les services ont informé les maires à chaque fois que ça concernait leur commune. Il n'y a que 6 entreprises qui ont été acceptées et qui ont bénéficiées des 4500 €. Les services n'ont pas d'autres éléments pour le moment. B. FOREL estime que cela n'est pas énorme mais c'est déjà ça. Sur la décision, il demande de passer au vote eu égard à ce que l'on a déjà engagé,

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), donnant compétence exclusive à la Région sur les aides aux entreprises et donnant compétences exclusives à la Communauté de communes sur les aides à l'immobilier d'entreprise,

Vu le Code général des collectivités territoriales et, notamment, son article L1511-2,

Vu la délibération de la CC4R n°20201116-09 - Participation au dispositif « Région Unie » afin de soutenir les entreprises touchées par les conséquences de la pandémie en date du 16 novembre 2020 approuvant la convention d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les EPCI et la Métropole de Lyon,

Vu la délibération n° AP-2021-02 / 11-8-4974 de l'Assemblée Plénière des 23 et 24 février 2021 relative aux mesures d'urgence et au plan de relance pour la montagne,

Vu la délibération n°CP-2021-03/06-41-5171 de la Commission permanente du Conseil régional du 26 mars 2021 relative au Fonds « Région unie »,

Considérant la possibilité d'extension des acteurs pouvant bénéficier du dispositif du fonds « Région Unie » ;
Sabrina ANCEL absente pour cette délibération

Où cet exposé, après en avoir délibéré à l'unanimité des 32 votants, le Conseil communautaire :

- VALIDE l'avenant de la convention de participation au fonds « REGION UNIE » - Volet spécifique pour les acteurs de la Montagne
- AUTORISE le Président à signer ledit avenant avec le conseil régional ;
- DONNE tout pouvoir à Monsieur le Président pour mettre en œuvre la présente décision ;

20210426_04 – Indemnisation d'un agriculteur dans le cadre des travaux d'aménagement de la ZAE des Tâtes de Peillonex

Lors de la réalisation des travaux d'aménagement de la ZAE de PEILLONNEX, débutés en 2020, des imprévus sont apparus, notamment pour la réalisation d'une canalisation située au Nord du tènement afin de relier le bassin à une noue sur la commune de Viuz-en-Sallaz.

Pour cela, la parcelle située sur la commune de PEILLONNEX, cadastrée section A numéro 259 de 5.510 m², devait être simplement traversée par une canalisation posée par la réalisation d'une tranchée et rebouchée après intervention. Cette intervention a été plus longue que prévu et la quasi-totalité de la parcelle a été impactée par ces travaux entre 2020 et 2021.

Monsieur Philippe LANSARD exploite cette parcelle, et la foine en principe 3 fois par an en mai, juillet et septembre. Pour l'année 2020, et en raison de ces travaux, il ne lui a été possible de la foiner qu'une fois en mai 2020. A ce jour, les travaux ne sont toujours pas achevés, et la remise en herbe n'a pas pu être réalisée, ce qui risque également de compromettre l'ensemble de la récolte pour 2021.

Par conséquent, Monsieur le Président propose d'indemniser Monsieur LANSARD, pour la perte d'exploitation au titre des années 2020 et 2021. La chambre d'agriculture a établi une grille d'indemnisation pour déterminer les sommes dues au titre de la perte des récoltes et pour les dommages liés aux sols.

Le montant de l'indemnisation proposée est le suivant :

- Pour la perte de récolte, cela correspond 2 112,17 euros ;
- Pour le dommage aux sols, cela correspond à 3650 m² de partie abimée, cela représente 2 044 euros

Monsieur le Président propose donc de verser une indemnité globale pour 2020 et 2021 de 4 156,17€



Vu les statuts de la Communauté de communes des 4 Rivières,
Considérant les travaux de la ZAE des Tâtes sur Peillonex ayant entraîné une perte d'exploitation pour Monsieur LANSARD agriculteur de la parcelle A259 pour les années 2020 et 2021 ;



B. FOREL expose la problématique. Sur la zone des Tattes de la commune de Peillonex, nous avons le chantier de la déchetterie qui avance gentiment. Il était convenu dès le départ que nous serions en difficulté à réaliser l'ensemble des travaux sans altérer quelque peu et bousculer largement les terres agricoles alentours. Et donc on avait convenu avec un agriculteur que nous répondrions à nos responsabilités en l'indemnisant sur la base des critères d'indemnisation communément utilisés. Donc il faut pour cela qu'une délibération du conseil communautaire soit prise. Il est proposé que vous vous prononciez sur la possibilité de verser à Monsieur LANSARD, exploitant des terrains qui sont juste derrière la déchetterie en construction, la somme de 4156,17 € pour la perte de récolte et le dommage au sol. C'est vrai que le champ, en tout cas dans l'état où il est, n'était pas exploitable pour l'année. Et je pense qu'il va falloir un tout petit peu de travail pour qu'il le soit à nouveau dans de bonnes conditions. Bien qu'on ait essayé de le remettre en état le mieux possible, c'est assez normal, vu qu'on a altéré un peu le travail d'un agriculteur, qu'on le dédommage. Il demande si cela appelle des commentaires.

Sabrina ANCEL absente pour cette délibération

Où cet exposé, le Conseil communautaire est amené à se prononcer pour qu'il :

- APPROUVE ou non le versement d'une indemnité compensatrice de perte d'exploitation au profit de Monsieur LANSARD pour un montant de 4 156,17 euros ;
- DONNE ou non tout pouvoir à Monsieur le Président pour mettre en œuvre la présente décision ;

Discussion thématique

20210426_05 - Présentation du modèle économique du financement des transports du syndicat PROXIMITI

Cette présentation n'est pas suivie de délibération, ni de motion.

B. FOREL présente un des sujets qui nous occupe, une des compétences qui est la nôtre, à savoir le transport. La CC4R est membre du syndicat SM4CC qui porte la marque PROXIMITI. Cette compétence transport a été déléguée à ce syndicat qui assure pour nous tout type de transport, principalement, transport urbain et transport scolaire.

Le transport scolaire est un service qui est financé par deux ressources particulières. Une ressource qui est dévolue à chacun des abonnés, les parents qui inscrivent leurs enfants pour le transport et une quote-part d'impôt national qui est reversée aux autorités organisatrices de mobilité dont fait partie ce syndicat PROXIMITI. Grâce à cela, les transports scolaires sont financés. Ces transports scolaires s'adressent aux écoles. Aux collèges, aux lycées et aux écoles primaires pour un certain nombre de dispositifs particuliers dits de rabattement lorsque notamment il y a eu des regroupements pédagogiques et que des écoles qui étaient desservies ont fermé et desservant une école principale, fait assez rare mais il y en a quelques-unes. Pour être complet, le transport scolaire était autrefois géré par le département, cette compétence est partie à la Région. Le département percevait cette somme allouée par l'Etat et qui la reversée à l'époque où c'était le département. Maintenant c'est la région qui fait ça. Sont desservis les établissements scolaires du territoire et de secteur. Il y a également, d'abord évidemment pour l'enseignement public, cela va de soi. Et il y a et c'est important car ça fait partie d'une problématique qui nous occupe, une desserte qui peut être organisée vers un établissement scolaire privé sous contrat, mais et là aussi il y a un établissement dit de secteur.



Il y a un transport dit « urbain ». Alors, il y a des lignes qui restent à la Région qui sont les transports interurbains. Le transport urbain est à l'intérieur de notre territoire. Ce transport est réalisé par des lignes régulières qui desservent les 4 communautés de communes concernées. Nous avons sur notre territoire un certain nombre de lignes : une ligne C, une ligne K et une ligne G qui sont évidemment en lien avec les territoires voisins.

La ligne G fait Viuz-en Sallaz, La Tour, St-Jeoire et Marignier, elle fait la partie qui traverse la vallée du Giffre. Une ligne C qui part de St Jeoire et qui va desservir la gare de Reignier via le CHAL en passant par Fillinges. Et une ligne K qui part du Pont de Fillinges et qui rejoint Bonneville en desservant les villages du coteau du Môle. Il faut ajouter à ce dispositif la T5 Annemasse agglo qui arrive au Pont de Fillinges et qui rejoint le CHAL permettant en correspondance avec la ligne C ou K de rejoindre Annemasse, le CHAL et d'autres stations. A ajouter pour être totalement complet, le service qui aujourd'hui existe. Précédemment le financement du transport à la demande était financé par les communautés de communes qui le désiraient et que ce financement direct des communautés de communes a disparu, est resté pour autant un transport à la demande sur les communautés de communes qui historiquement l'avaient financé et il n'a pas été établi depuis sur notre territoire, ce qui fait l'objet d'une demande qui a été faite et qui a, à mon sens, de la légitimité. A préciser tout de même que ce transport dit à la demande a considérablement vu sa fréquentation diminuer dès lors que des lignes plus régulières ont pu être mises en place puisqu'à l'origine, les lignes dont je parlais étaient moins nombreuses d'une part et c'était une forme de transport à la demande puisque les petits bus, minibus 8 ou 9 places fréquentés, s'arrêtaient dès lors qu'on avait réservé son voyage. Alors aujourd'hui, ça fonctionne vraiment comme une ligne de bus classique. Il y a des horaires et ça passe régulièrement.

Il y a deux questions qui étaient un peu d'actualité au niveau du syndicat. La première est la question de la tarification du transport scolaire. Pendant un certain temps, et eu égard au fait que les tarifs n'étaient pas nécessairement les mêmes sur l'ensemble du territoire. Il y a eu une démarche pour tendre vers un même tarif. Démarche qui a abouti, il n'y a pas très longtemps avec un montant à 100 € pour chaque abonné avec une dégressivité en fonction du nombre d'enfants issu d'une même famille. Il y a une discussion annuelle, chaque année le tarif doit être revoté.

Et puis, une autre actualité, et celle-ci est un tout petit peu plus lointaine mais d'importance. Il se trouve que pour des raisons structurelles, le transport scolaire est largement bénéficiaire au sens que la subvention apportée couvre très largement les frais du transport scolaire et que du coup, les dépenses qui y sont attachées permettent de garder, d'année en année, une ressource supplémentaire. Donc le syndicat a fait des démarches pour essayer de basculer les ressources du transport scolaire vers le transport urbain dès lors que ça pouvait permettre d'équilibrer les comptes. Cependant, cette situation est une situation que chacun peut comprendre comme étant transitoire ou effémer puisque d'une part, la somme qui a été établie avec la Région et qui nous est allouée n'est pas attachée à un nombre d'élèves transporté. Donc le territoire étant démographiquement dynamique et on peut imaginer que cette part récupérée pourrait petit à petit s'amenuiser.

Et que d'autre part, le montant nécessaire pour financer le transport urbain est absorbable dès lors qu'un certain nombre d'économie avait été fait auparavant mais le différentiel n'est pas équivalent. Autrement dit, le différentiel récolté annuellement par le transport scolaire ne pourrait pas financer le différentiel nécessaire au financement annuel du transport urbain. Donc, il est nécessaire de réfléchir et c'est une des parties aussi de l'actualité, au mode de financement à venir de ce service et à la manière dont on le fait. La loi donne comme opportunité pour aborder ces questions-là, la possibilité d'un financement direct extrait des budgets des collectivités membres. Et puis, la mise en place d'un versement dit « versement de transport » qui s'applique à toutes les activités qui génèrent de l'emploi dès lors que ces dites activités emploient onze salariés et donc tout établissement confondu aussi bien les établissements privés que les établissements publics.

On peut commencer par la tarification scolaire. Il y a eu une commission mise en place à l'intérieur du syndicat. Commission où siège Mélanie LECOURT, qui nous représente, entre autre, là-bas. Il avait été proposé au bureau de l'établissement l'introduction du coefficient familial dans le paiement de ces inscriptions.



Les discussions ont été assez vives. Non pas, je dois le dire, sur le principe. Nous avons notamment, en bureau des Maires, considéré qu'effectivement l'accès à une tarification mise en place avec un coefficient familial avait du sens et que l'écart paraissait quand même comme étant assez large, assez ouvert et que sans remettre en cause le principe du coefficient familial, cela nous a paru peut-être un tout petit peu plus raisonnable de resserrer un peu l'ouverture de l'éventail. De partir d'un peu moins bas et peut-être d'aller un petit peu moins haut.

C'était un peu l'essentiel de notre revendication sur la question. Cela a été débattu à la commission, je n'y étais pas, j'ai assisté qu'au conseil syndical. La parole est donnée à Mélanie LECOURT pour rendre un peu compte de ce qui s'est dit sur ce sujet, à ce que j'ai compris, les discussions n'étaient pas très ouvertes sur la possibilité de changer l'ouverture.

M. LECOURT relate des discussions, ce n'est pas qu'elles n'étaient pas très ouvertes, c'est qu'on partait des deux extrémités très différentes entre la 1ère tranche et la dernière tranche. D'une partie la première tranche était presque trop élevée et la dernière tranche était de 210 €, diminuée à 180 € puis dans le dernier projet on a réussi à la faire diminuer à 160 € mais ça a créé beaucoup de tensions. L'idée de l'instauration du quotient familial ne posait pas de soucis, tout le monde pouvait imaginer, penser et être d'accord avec le fait que suivant les revenus des parents on devait adapter le montant du tarif du transport scolaire. Cela n'a posé aucune difficulté. La seule question c'était la première tranche, la dernière tranche et le nombre de tranches. Le service avait initialement 5 tranches, ce qui est déjà beaucoup et certains avaient demandé une 6ème tranche. La difficulté est celle-là et l'autre difficulté c'était aussi la tarification qui concernait uniquement notre territoire pour les écoles, collèges, lycées et aussi le territoire du lycée des Glières et celui de Contamine. Nous avons fait l'année dernière sur la demande d'un certain nombre de parents, un tarif et la mise en place d'un bus. C'était quelque chose d'exceptionnel et c'était la première fois parce qu'ils ne bénéficiaient pas d'un transport scolaire. Cette idée avait été acceptée. Les parents ont bien utilisé cette possibilité car le bus était a priori complet. A peu près 52 utilisateurs sur presque 120 potentiellement. Donc s'il y a plus de parents intéressés cette année on sera embêté car le bus mis à leur disposition ne sera pas suffisant pour l'instant. Le tarif qui leur a été proposé est de 6,50 € pour faire accepter ce moyen de transport on était à 650 € par an et par enfant. On était à 6 fois supérieur à celui des autres élèves pour des raisons particulières car c'est un transport que normalement le SM4CC n'a pas forcément à organiser. Aujourd'hui on a aussi évoqué l'idée de faire diminuer ce montant imposé aux parents et surtout idéalement de mettre en place un quotient familial. Parce que quand les parents bénéficient de ce transport, il peut y avoir des disparités de revenus importantes et il n'y a pas de raison que les parents qui n'ont pas forcément des moyens très élevés payent la somme la plus haute. Il y a eu aussi beaucoup de tensions au sein du SM4CC car pour certains les prises de position sont assez dogmatiques ou tout simplement sur le principe. Ils estiment que les parents ont choisi d'inscrire leurs enfants dans un établissement privé hors secteur et qu'ils doivent en assumer le transport. Les 650 € sont censés être revotés, je pense d'ici quelques semaines au prochain comité syndical. On ne sait pas si cela va être accepté et à quel montant. Il y a quand même une certaine incertitude pour les parents de ces enfants qui sont concernés.

B. FOREL avait compris qu'il n'y a pas de remise en compte de la ligne. Après ce qui est aujourd'hui proposé, c'est de rester aux 650 € avec la possibilité, à l'occasion d'une discussion et d'une délibération suivante du comité syndical, de le diminuer.

M. LECOURT avait proposé l'idée d'appliquer le quotient familial avec un forfait à 300 €. Mais ça n'était pas gagné d'avance. Et l'autre idée était de permettre à tous les élèves d'avoir l'abonnement pour le transport urbain. Ça a été voté et normalement mis en place à la rentrée scolaire de septembre. Les élèves qui seront transportés et qui auront un abonnement de transport scolaire, on leur permettra pour 30 euros supplémentaires de bénéficier de toutes les lignes alors qu'avant c'était compris dans le forfait qu'on avait proposé au départ.



B. FOREL souligne ce dernier point : chaque parent aura l'occasion, s'il le décide de verser 30 € supplémentaires. Ce qui permettra à leur enfant d'utiliser le service PROXIMITI librement toute l'année. Ce qui est clair c'est que la décision a été arrêtée pour cette année devant l'impossibilité, en tout cas, la non survenue d'un accord. La délibération qui a été proposée aux voix a été de maintenir le tarif de l'année dernière pour le transport scolaire classique à 100 euros et en ajoutant ces 30€ supplémentaires pour donner l'accès à l'enfant sur tout le réseau PROXIMITI tout au long de l'année. Et puis donc de maintenir pour l'heure le tarif de 650 € sur la ligne qu'on vient d'évoquer tout en se donnant la possibilité d'y revenir puisque ce n'est qu'une ligne et les nécessités d'organisation ne sont pas tout à fait les mêmes. Il souligne que la proposition de Mélanie qui s'appuyait sur un forfait et une application du QF sur le reste comme les autres ayants-droit nous paraissait équilibrée. Donc les représentants de la CC4R ont défendu cette possibilité. Ce qui conduisait à certes un prix qui reste élevé mais un prix qui était quand même en situation d'économie vis à vis de la situation précédente. Je propose qu'on continue dans ce sens. Cette ligne nous pose un peu question parce qu'elle concerne beaucoup notre territoire. C'est vrai que le collège de secteur d'enseignement libre est le Juvenat mais il y a plusieurs choses qui sont claires c'est d'abord d'un point de vue de tradition pour une partie de notre territoire qui avait déjà plutôt la tendance à aller vers La Roche, que vers le Juvenat et d'autre part, le Juvenat ne peut pas absorber la totalité des demandes de ce type d'enseignement. Il y a une certaine logique à ce que ça se partage.

G. MILESI demande si les 30 euros supplémentaires qui permettront aux élèves de voyager un peu partout, est applicable également aux enfants qui vont à La Roche, quand ils auront payé 650 € au lieu de payer 100 €.

B. FOREL répond qu'à la lecture de la délibération, c'est ce qui est possible. G. MILESI s'interroge également pour les familles qui vont par leurs propres moyens aux établissements de la roche : est-ce qu'ils auront la possibilité d'avoir une carte pour voyager sur l'ensemble des lignes ? B. FOREL rappelle qu'il existe un abonnement annuel à PROXIMITI. G. MILESI considère que cela veut dire qu'un enfant qui paye 6 fois moins le transport bénéficie d'une carte annuelle à prix réduit et celui qui payera plein pot son transport payera plein pot la carte. Ce n'est pas logique.

P. POCHAT-BARON précise qu'il s'agit du transport scolaire. Ceux qui n'ont pas de transport scolaire, s'ils veulent un abonnement à l'année, ils payeront 250 € (*prix abonnement annuel transport régulier*). G. MILESI confirme ce qu'il vient de dire : d'un côté ont fait double cadeau et rien de l'autre côté.

B. FOREL précise pour que les choses soient extrêmement précises. Le tarif de 650 euros qui est manifestement élevé, personne ne peut en disconvenir, ne représente pas la totalité du coût. D'ailleurs, c'est ce qui paraît le moins logique dans cette approche pour un certain nombre de nos collègues. Si on avait dit aux gens, on crée la ligne comme ça vous bénéficiez de la dynamique, de la logistique et puis vous assumez financièrement ce qu'elle coûte. Aujourd'hui, la conversation qui consisterait à savoir quel est l'esprit, ce serait une discussion de fond. Est-ce qu'il est logique qu'il y ait une solidarité sur un choix qui est personnel. Mais tel ne fut pas le cas parce que les 650 € ne représentent pas la totalité du coût. On avait déjà décidé d'être solidaire puisqu'on payait une partie donc la discussion elle est juste sur jusqu'où on est solidaire ? Et je pense que le bon sens pour tout le monde était de dire qu'on va un peu plus loin dans la solidarité, 650€ c'est beaucoup. Voilà donc ce n'est pas la totalité.

G. MILESI ne parlait pas forcément des 650 € mais pour un autre enfant qui va par ses propres moyens, qui ne coûtent rien à la société, que les parents emmènent à l'école, par rapport à un autre, comme tu dis, si à 650 € c'est loin d'être le prix, à 100 € c'est encore beaucoup plus loin d'être le prix. Alors eux ils bénéficieront de 100 € plus un tarif préférentiel de 30 € pour aller partout et celui qui y va par ses propres moyens, qui n'aura pas eu de cadeau, entre parenthèses, il payera une carte plein pot.



B. FOREL est d'accord avec ces propos. Cela pourrait faire partie de nos propositions de proposer un abonnement spécial pour les jeunes de 12 à 18 ans pour que chacun des jeunes du territoire bénéficient de cette facilité de transport. Il pense que c'est une chose qu'on peut proposer. Il souhaitait toutefois bien rectifier pour que l'on ne croit pas que les 650 € représentent la totalité du coût. C'est important même si je suis tout à fait d'accord avec l'idée que c'est une somme qui est quand même lourde et l'idée est d'être solidaire.

P. POCHAT BARON informe que le transport urbain sur l'année 2020 a coûté 1 800 000€. Donc pour lui, il estime qu'on ne peut pas faire trop de cadeaux. L. PATOIS estime que tout transport est en déficit. Le transport scolaire n'aura pas les subventions. Il sera en déficit autant que le transport urbain. Dire que 650 euros, effectivement le mot cadeau n'est pas forcément le bon terme, et à partir du moment où le Juvénat ne veut pas accueillir des élèves qui se rabattent sur une autre école, je ne trouve pas aberrant qu'on aide les parents de la même façon. Après aujourd'hui, on ne les aide pas de la même façon du tout et c'est 6 fois et demi plus cher.

B. FOREL estime qu'il faut de nouveau réfléchir à cette chose-là. Cela va être fait au prochain comité. P. POCHAT BARON intervient sur le fait qu'on a créé deux catégories d'enfants là : en mettant des enfants à 30 euros d'un côté et un tarif normal de l'autre.

B. FOREL conclue qu'il faut proposer que les 30 euros soient étendus à tous les enfants du territoire. La proposition que nous avons faite était d'engager une économie pour les familles concernées. Elle n'a pas eu lieu de passer en l'état et ceci risque d'être particulièrement compliqué d'aller jusqu'à la similarité des tarifs.

C. RAIMBAULT demande le coût du transport par utilisateur. B. FOREL répond que cela dépend un peu des lignes, mais au final cela représente près de 1200-1300 euros par enfant et par année. C'est le prix réel. Dans certaines structures, le coût de l'abonnement est de 40 €. Le SM4CC avait jusqu'ici demandé un prix de 100 euros pour tout le territoire. Pour être tout à fait clair, une demande a été faite par les parents qui ont leurs enfants dans l'école à La Roche, la proposition leur avait été faite comme telle et que c'est qu'à partir de cette acceptation que la ligne a été mise en place. Il semble tout de même que ça constituait, tout bien réfléchi, une économie et un confort, qui reste élevé, 650 € c'est une somme réelle. Je pense que la logique que nous avons suivie était de dire : on avait été solidaire, soyons solidaire à une hauteur un petit peu plus importante, parce que le différentiel est quand même très grand. La logique me paraissait raisonnable. Sans être sans doute parfaite et sûrement sujet à critiques. Au moins, faisons-nous un pas, semble-t-il, de raison. C'est pour ça que il était un peu étonné qu'il n'y ait pas eu le moyen de trouver un peu d'équilibre. B. FOREL considère qu'on a à faire à une position dogmatique. Il pense même que si la ligne n'existait pas encore, on ne pourrait peut-être même pas la créer.

M. LECOURT pense que s'agissant de la ligne en direction de La Roche, plus on demandait à diminuer le montant exigé aux familles, plus on revenait sur le premier principe qui s'appuie sur ne pas créer de ligne pour des familles qui ont choisi un établissement qui n'était pas de secteur. C'était très délicat de demander à baisser encore plus les tarifs, on revenait sur la décision de base que ces familles ne pouvaient pas bénéficier de transport.

B. FOREL demande si d'autres points de vue ou d'autres interventions sont sollicitées. Donc il propose à l'assemblée qu'on se fasse porte-parole de cette idée : à tout le moins, proposer aux jeunes du territoire qui ont l'âge de prendre le bus jusqu'à l'âge de 18 ans, un accès particulier aux lignes régulières à un prix avantageux. Cela permet à la fois une dimension éducative, et il est vrai que de toute façon le niveau de déficit est tel que la part de l'autofinancement par l'utilisateur reste de toute façon relativement marginale, faut être clair. Il rappelle qu'il y a des territoires dans notre pays qui ont fait le choix de le rendre totalement gratuit, à cause de ça d'ailleurs. Après se pose la question qui est souvent évoquée de la responsabilité vis-à-vis d'un service auquel on accède sans barrières et sans passages. On essaiera de véhiculer ces idées-là. Après, à titre d'ensemencement des esprits, c'est-à-dire de mise en réflexion, et pas plus loin aujourd'hui, il n'y a pas de



décision à prendre. L'année budgétaire qui est devant nous ne met pas ça en question. Mais la question du financement à long terme du transport a lieu d'être évoqué. Donc il faut, je pense, que nous soyons en capacité de réfléchir là-dessus. Là l'idée c'est une contribution des communautés de communes et du secteur de l'emploi. 11 salariés avec un coefficient de la masse salariale qui peut aller de 0 à 2.5%. C'est ce que la loi autorise au maximum. L'une des questions que le Président du SM4CC a voulu tout de suite évidemment mettre en avant, c'est les remarques du monde économique, notamment du territoire qui objecte à ce type de versement que la conservation des salariés étant déjà assez difficile. L'établissement d'un versement transport aurait comme effet de faire financer par les salariés français, la fuite des salariés vers la Suisse. C'est pourquoi il a été proposé au sein du syndicat d'appuyer les participations des communautés de communes à leur niveau de perception des fonds frontaliers. De manière à ce que, quelque part, budgétairement les fonds frontaliers soient l'apport financier qui permet de prendre en charge cette part de financement qui correspondrait au transport d'employés vers des établissements Suisses. Et donc d'appeler un financement à priori en direction des entreprises qui serait diminué d'autant. Dans l'état actuel des choses, on a un déficit annuel qui est nécessaire de combler sur le transport urbain de 1.5 M€ et le projet de développement et d'aménagement global qui pourrait nécessiter de 400 000 € supplémentaires, ce qui veut dire qu'il y aurait un besoin de financement de l'ordre de 2M€ globalement.

Un comité des partenaires a été validé dans lequel le monde économique des différents secteurs sont représentés, les usagers également et les différents représentants. Il y aura des conversations et des discussions sur le mode de financement. Je pense aussi que la logique serait que nous engagions nos autorités de tutelle à discuter avec nous pour vérifier qu'ils ne seraient pas en possibilité de faire un effort supplémentaire pour qu'on puisse, sur un territoire comme le nôtre, céder à ce service de transport en commun interurbain. Il y a aussi une étude qui a été pratiquée et nous a été communiquée, je voudrais qu'on la communique à tous car je pense qu'elle porte certains enseignements sans être absolument rédhibitoire mais enfin il y a quelques petites choses qui sont intéressantes à constater. Qui tente à démontrer que le service est de plus en plus utilisé sur toutes les lignes de manières différentes. Il y a même certaines lignes, pas sur le territoire mais en global, qui sont en saturation. Ce qui tendrait à démontrer que nos concitoyens seraient de plus en plus ouverts à utiliser ce type de transport dès lors que cela rend le service nécessaire. On vient de récupérer l'étude, on vous la fera parvenir pour que vous puissiez la voir et que chacun soit conscient que c'est un des sujets que nous avons devant nous. Je pense que cela fait partie des conversations qui seraient utiles que nous ayons dans nos conseils municipaux pour vérifier un petit peu les avis et les visions de chacun. Après, je pense que c'est un vrai problème que le législateur n'est pas conçu que le transport en commun devrait être supporté par le commun. On pouvait tout à fait considérer que de la même manière qu'on a mise en place une taxe GEMAPI, qui a son intérêt, on pouvait considérer que chacun des concitoyens pouvaient participer dans la mesure de ses possibilités à l'organisation collective d'un système de transport plus vertueux, d'un point de vue d'occupation de l'espace et environnemental. Il me semblait que c'était possible mais ce n'est pas comme ça que la loi est faite aujourd'hui.

F. LEBAY estime que par rapport à tous ces chiffres détaillés, que ce qui est important c'est un peu de parler aussi de développement durable parce que si les gens fréquentent tous les transports. Il pense que notre bilan et empreinte carbone seront moins importants et qu'il faudra le prendre en compte aussi dans cette réflexion.

B. FOREL souscrit à ces propos. Très franchement, c'est l'une des raisons qui a poussé largement notre communauté à s'engager dans cette chose-là. Les difficultés au quotidien de l'occupation de nos réseaux routiers qui, on le perçoit très bien, si on suit cette même pente pendant encore une décennie ou deux, je ne vois pas comment se sera pensable ou possible. Une fois encore la politique n'est pas nécessairement les objectifs mais plutôt la manière dont on y va. Toute la question est de savoir comment on arrive à gérer cette question. On aura donc l'occasion d'y revenir et je pense qu'on doit pousser nos réflexions et on a entendu la proposition liée à une carte jeune un peu particulière qu'on essayera de défendre. Et puis aussi la question du financement de cette fameuse ligne que pour ma part j'aimerais obtenir que ces familles bénéficient d'une économie sur ce poste, la somme demandée est quand même très haute.



Questions et Informations diverses

Gabriel MOSSUZ souhaite intervenir au sujet de la réunion de la Commission Déchets qui s'est déroulée la semaine dernière. J'ai vu le dernier compte-rendu de la réunion du SIVOM dans lequel une voie a été prise concernant un appel d'offre pour essayer de créer un groupement de commande concernant les extensions de consigne de tri. Il semblerait que l'orientation se fait vers un acteur privé et à nous, communauté de communes qui représentons le citoyen, cette partie opérationnelle importante semble échapper. Il ne resterait que les taxes d'enlèvement ou les règlements ou faire la police de la récolte des déchets c'est-à-dire la partie la plus ennuyeuse à gérer et ça, à imposer à nos citoyens. Alors je voudrais savoir comment est-ce qu'on pourrait s'organiser pour avoir, en tant que représentant du territoire, un peu plus de pouvoir pour mettre en place ses moyens de recyclage dans l'optique, bien entendu, l'intégration du recyclage des déchets plastique. En sachant qu'à partir du 1^{er} janvier 2023, normalement l'usine doit être en place. Ma proposition est, est-ce que des gens très intéressés par ce sujet peuvent former un groupe qui fasse des propositions de manière à utiliser une organisation et un outil le plus rationnel possible.

P. POCHAT BARON souhaite répondre à la première question, de manière peut-être un peu brut de décoffrage. L'Etat français procède comme ça, il y a une assemblée nationale avec des députés qui votent des lois qui doivent être appliquées sur le territoire national. La loi dont tu parles concernant l'extension des consignes de tri de plastique a été votée en 2015 pour une application au 1^{er} janvier 2023.

Concernant l'usine de traitement, les collectivités travaillent ensemble depuis 2018, avec la Savoie, la Haute-Savoie, le SIFEAGE et les communes de l'Ain pour savoir comment on devait organiser l'extension de la consigne de tri et cette usine de tri. A cette époque-là, ils ne se sont pas mis d'accord entre eux. La Haute-Savoie a continué ce travail et toutes les communautés de communes de Haute-Savoie ont décidé d'un groupement de commande pour monter ce marché. On a déjà échangé la semaine dernière sur ce sujet, on regrette tous les deux que ce ne soit pas un portage public qui permettrait peut-être de mieux maîtriser les prix. Donc, nous tout seul, Communauté de Communes des Quatre Rivières, on n'a pas la possibilité de construire une usine. Il faut à minima 45000 T de tri pour monter une usine et qu'elle soit viable. La démarche est engagée comme ça. Dès qu'on a été élu au SIVOM, les premières réunions qu'on a faites avec les communautés de Haute-Savoie, on s'est positionné sur un portage public mais les autres collectivités n'étaient pas dans ce mouvement-là donc juste avec le SIVOM, on ne pouvait pas non plus. Après monter un collectif citoyen, personnellement, je ne vois pas comment c'est possible.

Gabriel MOSSUZ estime que dans un premier temps, ce serait au moins un groupe de quelques personnes issues de notre assemblée. Il souhaite revenir sur la partie historique, c'est vrai qu'au niveau national, notre Assemblée Nationale a pris la décision en 2015. Il faut savoir que la Haute-Savoie est l'un des départements le plus en retard de France, alors que d'autres territoires sont très en avance, cela fait 15 ans qu'ils recyclent les déchets plastiques et ont 0 g de déchets qui part dans des décharges, certains territoires ont monté des usines. En fait, la question qu'on peut se poser, c'est pourquoi la Haute-Savoie a commencé à en discuter qu'en 2018 donc 3 années de perdues. Cela devient de plus en plus difficile de réfléchir parce que le temps qui reste est court. Et je pense que le temps est venu d'agir. On va aussi discuter du paiement de la taxe incitative. Ce groupe pourrait peut-être faire un listing des méthodes en cours et dégager celle ou les deux qui seraient plus acceptables. D'autres régions en dehors de la France, comme la Suisse, qui ont des méthodes incitatives très radicales et qui fonctionnent. Voilà pourquoi je milite toujours et je fais des propositions assez dynamiques sur le sujet.



B. FOREL répond que pour la première proposition, je ne vois pas de soucis à ce que les réflexions soient menées. Il me semble que même si je suis plutôt de ceux qui regrettent qu'on n'ait pas saisi l'occasion de créer un établissement public qui garantisse une économie de coût et une gestion à la main des citoyens. Personnellement, cette affaire-là ne me plaît pas beaucoup. Il n'est pas très content qu'on n'ait pas fait le choix d'essayer de monter ça de manière publique, très clairement. Après, qu'il y ait un groupe de réflexion qui se mette en place là-dessus et qu'il y a une chance aussi que quelqu'un entrevoit un horizon ou une chance d'aboutir, pourquoi pas le prendre en considération. Il partage toutefois les mêmes interrogations plutôt résignées de Pascal PIOCHAT BARON. Si quelqu'un peut apporter une réponse.

Quant à la deuxième, ça fait clairement partie du mandat de la commission. Ça fait un certain temps que cela fait partie des volontés de progrès que nous avons voulu mettre en place. Aujourd'hui, il faut qu'on passe à l'opérationnel. Le cahier des charges pour aller chercher un cabinet qui nous aide est en train de se mettre en place et on va rapidement s'occuper de cette question. Prendre en considération les différentes idées qui ont émergées ou qui sont à émerger. Et ça fait partie pleinement du travail de la commission. J'espère bien qu'on va pouvoir rapidement faire des propositions d'incitation parce qu'il va de soi que cette ordure ménagère doit à la fois être maîtrisée et que chacun prenne conscience de devoir payer ce qu'il produit le plus possible. Ce sera à la fois plus équilibré et plus juste et en même temps plus sûr pour l'environnement. Pour la deuxième question, je compte bien qu'on puisse rapidement progresser sur le sujet. Pour la première, je ne sais pas si on peut envisager de faire ces scissions, de se mettre en travers d'un projet départemental qui, à mon sens, nous dépasse un peu.

L. PATOIS rebondit sur les propos de Gabriel MOSSUZ. Il rappelle que le SIVOM et le tri c'est une chose, la taxe de redevance incitative, c'est tout autre chose. On a discuté en commission d'essayer de réduire d'une part la quantité et d'autre part le coût des services. Il pense qu'il peut faire partie de ce groupe de réflexion, il dispose un peu de temps et certaines compétences d'analyse. Avant de lancer un cahier des charges, on peut avoir une réflexion interne pour nous permettre de déjà pré-cibler. Parce qu'une étude va nous coûter encore je ne sais pas combien. Peut-être qu'en dernier recours, cela sera nécessaire pour aider sur certains points mais pour faire un état de la situation, pour voir d'autres exemples de par ailleurs, on peut peut-être déjà y réfléchir entre nous et essayer d'affiner le cahier des charges qui dans un deuxième temps pourrait être utile en fonction des besoins.

B. FOREL rappelle qu'il existe un endroit pour le faire, c'est la commission déchets et qu'ils en font partie. G. MOSSUZ regrette que dans la commission déchets, on ait du mal à voir le suivi des sujets qu'on traite. En fonction de l'ordre du jour, on a l'impression qu'on change de sujet. B. FOREL a du mal à répondre à ce genre de remarque. Il est évident que les sujets sont nombreux et que les décisions du conseil communautaire font l'objet de délibérations qui sont nécessaires au bon fonctionnement de chacun des sujets. Après, il y a une commission déchets dont un certain nombre d'entre nous font partie. Les sujets sont importants. C'est un sujet impactant tant financièrement que sur des questions d'environnement. La question de faire appel à un bureau d'étude et de monter un cahier des charges n'échappera pas à la commission déchets. Tous travaux préparatoires qui donneront à ce cahier des charges une utilité, une pertinence paraît de bon aloi.

Franz LEBAY rebondit sur la remarque de son collègue et notamment sur la manière de fonctionnement de cette assemblée. On va dire qu'à la fin de l'assemblée sans vraiment que cela prenne une tonne de temps parce que suivant le nombre de sujets à traiter, chaque Vice-président de commission pourrait faire un point sur ce qu'il a fait entre deux conseils communautaires. Cela pourrait être intéressant effectivement de suivre et de voir ce qui a été fait. Par exemple, il n'y a pas très longtemps, une vidéo qui présentait l'office du tourisme des Brasses et Môle a été diffusée et il trouvait cela intéressant. En conseil communautaire, la Vice-présidente aurait pu dire qu'ils travaillaient là-dessus. Il ne trouve pas que ce n'est pas du tout bien, au contraire. Mais ce serait mieux que le découvrir sur Internet. Il ne souhaite pas poser de questions ce soir pour éviter de mettre mal à l'aise les



personnes concernées, car ce n'est pas forcément préparé mais cette proposition aurait le mérite effectivement qu'à chaque conseil communautaire, chaque Vice-président fasse un petit point.

B. FOREL entend cette proposition et trouve la remarque pertinente. Après, il y a une chose qui est certaine, on pourrait organiser ceci sans grande difficulté dans le fonctionnement précédent. Il y avait une certaine facilité qu'on avait à être en contact, à se réunir, à échanger. Cela permettait une fluidité plus grande et de rendre les choses moins contraintes. Mais il entend la proposition et imagine ce que cela pourrait apporter, notamment lorsque les ordres du jour sont un peu légers.

Calendrier des prochaines réunions et commissions :

Monsieur le Président présente le calendrier des prochaines réunions :

- Mercredi 28 Avril 2021 à 18h30 : Commission thématique Culture et patrimoine
- Jeudi 29 Avril 2021 à 18h30 : Comité syndical du SM3A
- Vendredi 30 Avril 2021 à 12h00 : Bureau syndical du SM4CC – PROXIMITI
- Lundi 03 Mai 2021 à 18h30 : Bureau communautaire de la CC4R
- Lundi 03 Mai 2021 à 20h30 : Conseil Administration EPIC Musique en 4 Rivières
- Mercredi 05 Mai 2021 à 16h00 : Bureau du SM3A
- Mercredi 05 Mai 2021 à 16h30 : Bureau du SRB
- Mercredi 05 Mai 2021 à 19h00 : Commission thématique Affaires sociales
- Mercredi 12 Mai 2021 à 19h00 : Commission thématique Agriculture, Environnement et ENS
- **Lundi 17 Mai 2021 à 19h00 : Conseil communautaire**
- Mercredi 19 Mai 2021 à 18h30 : Commission thématique Culture et patrimoine
- Mercredi 19 Mai 2021 à 19h30 : Comité Syndical du SRB
- Mercredi 26 Mai 2021 à 18h30 : Comité Syndical du SCoT Cœur du Faucigny
- Lundi 31 Mai 2021 à 19h00 : Commission thématique Développement économique et tourisme

Il est également précisé que l'Assemblée Générale de la MJCi Les Clarines se tiendra peut-être le Vendredi 28 Mai à partir de 18 H00 (horaires non définis).

Il est proposé de clôturer la séance pour ce soir. Aucune autre question n'est posée, fin de séance à 20h36.