

Procès Verbal du Conseil Communautaire du 23 mai 2011 à 19h00

Présents : Mesdames/Messieurs - BARREAU Stéphane, BOSSON Fernand, BUCHACA Joël, BOURDES Françoise, CHAFFARD Christine, CHAMBON Stéphane, CHAPUIS Bernard, CHATEL Bernard, DUVAL Jean-Jacques, FOREL Bruno, GAVILLET Léon, GRIGNOLA Danielle, GRIVAZ Etienne, MILESI Gérard, MEYNET-CORDONNIER Max, PELISSIER Philippe, PERRET Gilles, PITTET Serge, RANVEL Claudine, REVUZ Daniel.

Donnant pouvoir : Mr MAURICE DEMOURIOUX Philippe donnant pouvoir à Mme CHAFFARD

Absents excusés : Mesdames/Messieurs . BERTHIER Yvon, CHENEVAL Laurette, GARDE Gérard, LAOUFI Nadia MAADOUNE Françoise, MAURICE DEMOURIOUX Philippe, MOCCOZET Laurent, PELLISSON Jean, PELLISSON Yves, VUAGNOUX Daniel.

Délégués suppléants assistant à la réunion : Madame FOLLEA Dominique
Monsieur DECROUX Rémy, RICOTTI Pierre, VIGNOUX Daniel

Approbation du procès verbal du 18 avril dernier :

Mr MILESI fait remarquer que la augmentation de 80 % du taux de TH n'est pas le passage de 1.71% à 4.07% comme indiqué dans le dernier compte rendu mais le passage de 1.71% à 3.07%

Le conseil prend note de cette remarque et approuve à l'unanimité le compte rendu du 18 avril dernier.

Election de Mme Christine CHAFFARD secrétaire de séance

ORDRE DU JOUR

Information sur les décisions du président prises par délégation du conseil

Aucune décision n'a été prise par Mr le Président en application de la délégation donnée par le conseil communautaire.

1. Transport - Modification des statuts de la CC4R - Prise des compétences Optionnelles

Mr le Président rappelle que la CC4R mène actuellement une étude sur la mise en place d'un service intercommunal de transport public à l'échelle de 4 Communautés de Communes (CCFG / CCAS / CCPR et la notre).

Les enjeux de nos territoires sont forts. Les prévisions d'augmentation importante du trafic routier en raison notamment de l'attractivité croissante de la Ville de Genève et de l'ouverture en 2012 du nouvel hôpital à Findrol ---) sont importantes et nécessitent de favoriser les Transports Publics.

La élaboration d'un réseau de transport global sur le territoire des 4 C.C. tout en prenant en considération les besoins différents de chacune des 4 C.C. est indispensable. La CC4R a besoin d'emmener les pendulaires vers Annemasse Cluses Genève et Bonneville et d'offrir une alternative de transport aux déplacements internes à son territoire. Or, la structure actuelle du réseau LIHSA ne permet pas complètement de le faire et l'offre de restructuration du réseau LIHSA qui permettrait une interconnexion n'est pas figée.

Les objectifs auxquels pourrait répondre le réseau idéal:

- Répondre à un besoin important de déplacements pendulaires vers l'extérieur du territoire d'étude : Annemasse Cluses et Genève principalement : lignes de rabattement vers les gares ferroviaires et routières principales, lignes structurantes et principalement tournées vers les besoins des pendulaires ;
- Répondre à un besoin de déplacements quotidiens (courses) et de loisirs notamment pour les captifs c'est-à-dire les plus jeunes, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite : rabattement par du TAD zonal ou ligne virtuelle vers les gares, le centre ville, les supermarchés, les gymnases .
- Desservir les zones touristiques du territoire.

Mr le Président présente les premiers résultats de cette étude. Il est envisagé de mettre en place un service de transport en commun urbain de proximité sur le territoire.

Mr le Président commente la présentation de cette étude qui a été transmise comme annexe à la note de synthèse à l'ensemble des délégués.

Au cours de la présentation, Mr BOSSON demande que soit rajouté dans le document les données de fréquentation routière de la D26 (Bellevaux - Megevette - Onnion - St Jeoire) qui est d'environ 3000 véh/j .

Mr le Président rappelle que le conseil communautaire a déjà débattu sur cette question de transfert de la compétence « **Organisation et gestion des transports publics urbains de personnes y compris le transport à la demande** » lors du dernier conseil communautaire. Il a été demandé de faire une proposition de réseau minimum sans financement direct de ce service par la CC4R.

Partant de l'hypothèse d'un financement uniquement appuyé sur le Versement Transport (Sans participation budgétaire directe), **le cabinet propose la mise en place d'un réseau de base qui compte 3 lignes sur notre territoire** pour un total de 9 lignes sur l'ensemble du périmètre concerné.

Mr FOREL indique que le VT est une participation financière demandée aux établissements employant + de 9 salariés. (Administration, Collectivités, Etablissement Public, Entreprise).

L'estimation de ce VT (avec un taux de 0.8%) sur l'ensemble des 4 Communautés de Communes est de 3, 8 millions d'euros.

La contribution du territoire de la CC4R est de 436 000 " soit 11.5 % du VT total.

Mr PITTET considère que la mise en place d'un Versement Transport constitue un impôt supplémentaire sur les entreprises de notre territoire. De plus, la mise en place de ce service aura pour conséquence d'organiser une évasion des salariés vers la Suisse.

Mr REVUZ rappelle qu'un bon nombre d'entreprise est actuellement en difficulté. Les charges sociales sont déjà très importantes.

Mr FOREL rappelle que le Versement Transport n'est que l'application de la loi du Grenelle votée au niveau national.

Le contexte national, départemental et surtout local nous impose de mener une réflexion sur la question du transport public. L'engorgement des routes, le développement démographique

de notre région, l'ouverture prochaine du nouvel hôpital de Findrol nous incitent à créer une amorce de service de transport en commun. Il est également important de rappeler que dans le cadre du CDDRA, une organisation transfrontalière se dessine.

Mr FOREL rappelle qu'il est tout à fait conscient des difficultés rencontrées par les entreprises. Son implication professionnelle dans le monde de l'entreprise en est la preuve. Le VT est bien évidemment un appel de fond auprès des entreprises mais ce VT est une disposition nationale. Nos voisins s'organisent pour mettre en place un service Transport. Il est de notre responsabilité de ne pas se poser la question de savoir si l'on souhaite ou non mettre en place une offre de transport sur notre territoire autre que les transports scolaires.

Mr PITTET affirme que cette loi aurait du prendre en considération les zones frontalières. Les entreprises de notre secteur ont actuellement des problèmes pour recruter des personnes qualifiées. Les transports publics favoriseront la fuite des travailleurs vers Genève.

Pour Mr REVUZ, le VT a pour conséquence de créer un déséquilibre entre les entreprises ayant + et - de 9 salariés.

Mr CHATEL se questionne sur le débat de ce soir. Quel serait le développement de notre territoire sans la présence des frontaliers et de la Suisse ? Quel serait le carnet de commande des entreprises locales sans Genève et les frontaliers ? Il est fait un faux procès aux frontaliers.

Il est indispensable que nous nous organisions pour mettre en place le transport sur notre territoire car cela a un intérêt pour l'avenir.

Pour Mr FOREL, l'offre de transport en commun n'est pas un facteur déterminant sur l'augmentation du nombre de frontaliers sur notre territoire. La présence d'un bus n'est pas l'argument de la décision de travailler ou non en suisse. Par contre, si la personne fait le choix de travailler en suisse, peut être que cette personne prendra le bus pour limiter le trafic routier.

Il rappelle également que ce service n'est pas seulement à la disposition des frontaliers mais aussi des salariés travaillant dans la vallée de l'ARVE, des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des jeunes.

Pour Mr PELISSIER, toutes les communes ont actuellement une approche pour favoriser les logements aidés. La création d'un service transport urbain pourrait être un service complémentaire permettant de garder sur notre territoire une certaine mixité sociale. C'est aussi une économie pour les familles modestes qui n'auront pas forcément besoin d'avoir plusieurs véhicules dans le même foyer.

Mme CHAFFARD a des difficultés à comprendre comment on peut actuellement être un défenseur des entreprises locales en refusant cette nouvelle taxe. Alors que les taux de la TP dans certaines communes étaient très élevés. Elle rappelle également que la réforme de la taxe a eu pour certaines communes comme conséquence de les enrichir en raison des dotations compensatrices versées par l'Etat. (Ces dotations étant versées aux communes ayant un fort taux de TP.)

Il est incohérent d'avoir un tel discours car quand la taxation profite à la commune, on est favorable et pas quand cela bénéficie à l'ensemble de la population de la CC4R.

Pour Mr MILESI, ce n'est pas le transport qui est en cause mais le financement de ce dernier. La part financée par l'usager (le prix du ticket) paraît trop faible.

Mr FOREL indique que effectivement le prévisionnel s'appuie sur des recettes certaines et qu'il faudra défendre ce service pour que son succès agrandisse la part d'autofinancement par les usagers et les recettes publicitaires.

Mr PELISSIER, rappelle l'ordre de grandeur du VT - Pour une entreprise de 9 salariés ayant une masse salariale de 30 à 40 000 " par mois, un VT de 0.8% représente 320 " par mois pour cette entreprise. Il pense qu'il est nécessaire de relativiser les coûts.

Mr BUCHACA demande s'il va y avoir un système de réversion entre les recettes des différentes lignes c'est-à-dire entre les lignes « rentable » et non rentable.

Mr FOREL indique que ce système de réversion se fera au sein du Syndicat Mixte des 4 CC.

Dans la projection faite ce soir, notre territoire est le 3^{ème} financeur représentant moins de 12 % du financement global. Le cabinet d'études propose la création de 3 lignes régulières / 9 lignes au total sur le périmètre de la CC4R. C'est une chance pour notre territoire de nous associer avec les 3 autres communautés de communes et de bénéficier d'un tel réseau.

Pour Mme RANVEL, la question a déjà été tranchée par le conseil municipal de Ville car ce dernier a demandé à la CC4R d'organiser les transports publics sur son territoire.

Pour Mr BOSSON, il ne faut pas remettre en cause ce soir la mise en place du transport public mais il est important de trouver le bon moyen de le financer et de jumeler le service avec la création de P+R.

Pour Mr GRIVAZ, le transport est une question qui doit être traitée par la CC4R et il est nécessaire de préparer l'avenir.

Pour Mr PERRET, la CC4R a comme compétence l'aménagement du territoire, l'organisation du transport public est une composante de l'aménagement du territoire, il est donc normal que la CC4R se voit confier cette compétence.

Pour Mr DUVAL, la question du transport public est une question importante devant être confiée à la CC4R et il vaut mieux que cette question soit traitée dans le cadre d'une association entre plusieurs communautés de communes.

Pour Mr CHAPUIS, notre territoire fait face de plus en plus à une augmentation du trafic routier, il est important de s'occuper de cette question et il est normal que cela soit fait par la CC4R.

Après débat, il est nécessaire de savoir si les membres du Conseil Communautaire sont d'accord ou non pour que la CC4R puisse être compétente dans **l'organisation et la gestion des transports publics de personnes, y compris le transport à la demande** », cette compétence ne pouvant être exercée qu'à l'issue de la création par le Préfet d'un Périmètre de Transports Urbains et la création d'une structure intercommunale de gestion des transports entre les Communautés de Communes Faucigny Glières / Pays Rochois / Arve et Salève / Quatre Rivières.

Après en avoir délibéré, le conseil communautaire décide à la majorité,

-POUR : 17

-CONTRE : 4 (Mme BOURDES - Mrs MILESI . REVUZ . PITTET)

. ABSTENTION : 0

- De modifier les statuts de la CC4R et compléter l'article 4 comme suit :
« Organisation et gestion des transports publics urbains de personnes y compris le transport à la demande »

- De demander aux communes membres de se prononcer sur cette modification des statuts et sur le transfert par la CC4R de l'exercice de cette compétence à un syndicat mixte.

2. Etude Fiscale et Financière CC4R/ Communes **Présentation cahier des charges**

Cette étude fiscale et financière a pour objectif de apporter aux élus de la CC4R tous les éléments nécessaires à leur prise de décision concernant :

- d'une part des compétences à acquérir en fonction de leur coût d'exploitation pour notre EPCI,
- et d'autre part les impacts de ces intégrations sur la politique financière et fiscale de la CC4R et des Communes membres.

Le projet de cahier des charges de cette étude fiscale et financière CC4R/ Communes a été transmis le 10 mai dernier à l'ensemble des communes afin de connaître les observations de ces dernières.

Mr le Président retrace les diverses observations transmises sur ce cahier des charges par les communes et présente aux membres du conseil une définition des critères de sélection des offres et un planning de réalisation de cette étude.

Il est indiqué que la question de l'Assainissement collectif et non collectif ne sera pas traitée dans cette étude.

L'étude sur une harmonisation des pratiques en matière de collecte et traitement des OM sera par contre intégrée plus explicitement.

Mr le Président rappelle que Mr le Trésorier sera bien évidemment associé à cette étude. Ce dernier pourra selon sa volonté et sa disponibilité soit nous conseiller sur les rendus de cette étude soit réaliser lui-même cette étude dans le cadre de sa mission de conseils auprès de collectivités ce qui nous permettra d'avoir une double vision des compétences pouvant être assumées par la CC4R.

3. Questions diverses

a) Création de commissions au sein de la CC4R

Suite à la dernière réunion de bureau, il a été proposé d'organiser des commissions au sein de la CC4R.

5 commissions thématiques sont alors créées :

- Commission Aménagement du territoire/ Travaux (Bernard CHATEL)
- Commission Tourisme/ Culture/ Patrimoine (Gilles PERRET)
- Commission Développement Durable / Environnement (Christine CHAFFARD)
- Commission Vie sociale / Enfance / Aide à la Personne (Serge PITTET)
- Commission Agriculture (Etienne GRIVAZ)

Il est proposé que ces commissions soient ouvertes aux élus intéressés par les questions traitées. C'est à dire que selon l'ordre du jour, les élus intéressés peuvent participer aux réunions. Toutefois, afin de garantir un suivi dans chaque commune des sujets abordés par les commissions, il est demandé aux communes de désigner au sein des conseils un référent pour chaque commission, le même référent pouvant être dans plusieurs commissions. Mr REVUZ propose que soit créée une commission Finances. Le conseil

accepte cette proposition et précise que cette commission Finances sera sous la présidence de Mr FOREL et réunira l'ensemble des Maires (Bureau élargi)

b) Réhabilitation des chemins ruraux / Boucles multi-activités :

Chronologie d'actions

Mme CHAFFARD refait l'historique de ce dossier et rappelle que lors du dernier conseil communautaire, il avait été demandé de désigner des référents dans toutes les communes intéressées. En raison du délai important pour mettre en place ce projet de réhabilitation des chemins (définition en concertation avec les communes du tracé, accord préalable du conseil général pour le financement des travaux), il est demandé aux communes de se positionner sur l'intérêt ou non qu'elles portent à ce projet. Dans l'hypothèse où la commune adhère à cette démarche, il est important de désigner rapidement un référent. Il est précisé que ce référent peut être une personne extérieure au conseil.

c) Invitation le 18 juin 2011 - Journée sur le Développement Durable

« Visite du centre de tri de Villy le Pelloux »

Cette visite est ouverte à tous les élus intéressés ainsi qu'aux agents municipaux et sera l'occasion de faire un premier bilan de la nouvelle gestion de nos déchèteries et de débattre sur nos projets d'aménagement.

d) Information sur les classements des cours d'eau

Mr le Président rappelle que la Loi sur l'eau et des milieux aquatiques de 2006 a réformé les classements des cours d'eau issus de la loi de 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique et de l'article L432-6 du code de l'environnement.

A l'initiative de la DDT de la Haute Savoie, une proposition de classement en deux listes des cours d'eau a été formulée.

Liste 1 : des cours d'eau, tronçons de cours d'eau ou canaux parmi les réservoirs biologiques, les cours d'eau en très bon état ainsi que ceux nécessitant une protection complète des grands migrateurs amphihalins.

Obligations aux ouvrages : pas d'ouvrage nouveau constituant un obstacle à la continuité écologique et mise en conformité des ouvrages existants au moment du renouvellement de concession ou d'autorisation.

Remarque : la liste 1 est établie sur la base de critères à caractère patrimonial. Cette liste exige des ouvrages, le maintien de la continuité écologique (ouvrages nouveaux) voire son renforcement (ouvrages existants au rythme des renouvellements de concession).

Liste 2 : des cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux dans lesquels il est nécessaire d'assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs.

Obligations aux ouvrages : Tout ouvrage doit être géré, entretenu et équipé selon les règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire ou, à défaut, l'exploitant. La mise en conformité des ouvrages existants doit être réalisée dans un délai de 5 ans à compter de la publication de la liste.

Remarque : La liste 2 est bâtie sur la base de tronçons de cours d'eau nécessitant des actions de restauration de la continuité (toutes espèces piscicoles pertinentes et sédiments) et constitue un outil au service de la restauration du bon état écologique et de la reconquête des axes « grands migrateurs »

Certains cours d'eau ou tronçons peuvent être classés en liste 1 et 2. Ces cours d'eau classés en liste 1 et 2 posséderont donc deux contraintes majeures :

- Pas d'ouvrages nouveaux constituant un obstacle à la continuité écologique

- Mise en conformité des ouvrages dans un délai de 5ans. Tout ouvrage doit être géré entretenu et équipé selon les règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire.

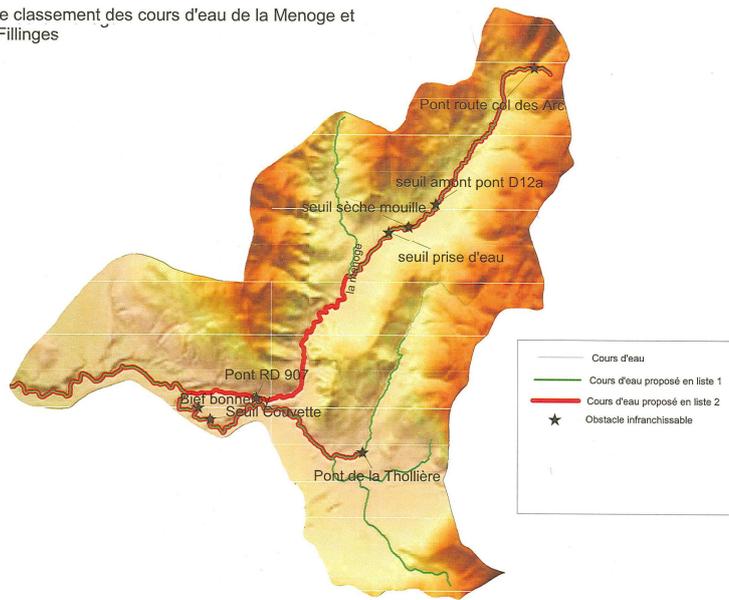
Les tronçons classés en liste 1 et 2 sont des tronçons où s'appliquent simultanément une volonté de préservation et de restauration.

Mr le Président rappelle que la présence du SAGE sur notre territoire permet de comparer de ces projets de classement à leurs prémices, de manière à relayer l'information aux communes du périmètre et de jouer un rôle de coordination locale autour de l'eau dans une volonté de vision globale à l'échelle du bassin versant.

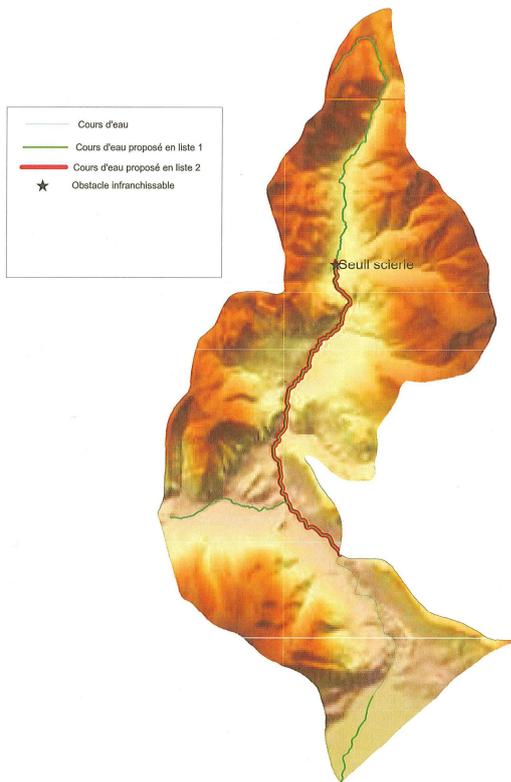
Le classement définitif sera mis à l'enquête publique et sera opposable fin 2012. Pour les ouvrages repérés, leurs modifications devront intervenir avant 2017.

Vous trouverez ci-dessous la cartographie des classements proposés pour la Menoge / le Foron et le Risse.

Proposition de classement des cours d'eau de la Menoge et du Foron de Fillinges



Proposition de classement du Risse



Il est rappelé que le Forum des Maire se tiendra jeudi et vendredi prochain et qu'il est important de s'y rendre afin que cette rencontre soit maintenue.

Prochain conseil communautaire prévu le 14/06/2011 à 19 h00.
L'ordre du jour de cette séance aura pour objet notamment le Schéma Départemental de Coopération Intercommunale. Il serait intéressant que l'ensemble des conseils municipaux se positionnent avant que le conseil communautaire ne délibère.