

**PROCES-VERBAL DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ
DU JEUDI 18 NOVEMBRE 2021 à 18h00**

***Tenu Salle du Météore - 27 route de Frangy à Meythet
sous la présidence de Frédérique LARDET, Présidente***

SOMMAIRE

1.	Approbation du procès-verbal de la réunion du Conseil du 30 septembre 2021	5
2.	Compte-rendu des délibérations prises par le Bureau et des décisions et arrêtés pris par la Présidente	5
3.	Fixation du nombre de Conseillers communautaires délégués siégeant au Bureau	12
4.	Election d'un conseiller communautaire délégué	13
5.	Modification de désignations dans les commissions et les organismes extérieurs du Grand Annecy	14
6.	Commission de Délégations de Service Public - Modification des membres de la commission	17
7.	Commission Consultative des Services Publics Locaux - Modification des membres de la commission	18
8.	Projet de réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) - Principe de réalisation du futur réseau de transport collectif en site propre intégral	20
9.	Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2021 - 2026	74
10.	Présentation et approbation du rapport de développement durable 2020	88
11.	Rapport d'Orientation Budgétaire 2022	90
12.	Chaire Économie Environnementale - Convention de partenariat et de financement avec la Fondation USMB	110
13.	Soutien à l'édition 2022 de l'événement "les Sommets" - Convention d'objectifs	112
14.	Autorisation et délégation d'aides aux entreprises - Convention actualisée n° 3 avec la Région	114

15. Gratuité du réseau Sibra les week-ends dans le cadre des fêtes de fin d'année	115
16. Intégration des tarifs SIBRA sur les lignes régulières de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, du Groupement Local de Coopération Transfrontalière et de Rumilly Terre de Savoie - Avenants et nouvelles conventions tripartites	116
17. Poursuite du dispositif de tarification coordonnée Car + Bus - Convention avec le GLCT et la Région Auvergne-Rhône-Alpes	117
18. Budget Principal, Budgets Annexes et Budget de l'entente intercommunale entre la commune de Lathuile et le Grand Annecy - Décisions Modificatives n° 1	118
19. Ouverture des commerces le dimanche - Avis du Grand Annecy pour l'année 2022	121
20. Demande de dérogation au repos dominical des salariés présentée par l'entreprise Salomon SAS - Avis du Grand Annecy	122
21. Soutien à l'organisation du concours d'éloquence Inter-GEA de l'IUT d'Annecy	123
22. Convention de partenariat entre le Grand Annecy et l'Université Savoie Mont Blanc pour le financement du projet de science ouverte en lien avec la plateforme MUST	123
23. Annecy Mountains - Avenant 2 à la convention de partenariat	124
24. ZAC Pré Billy - Approbation de la procédure de déclassement du domaine public Parcelles 217 AL 211 et 217 AL 212	126
25. ZAC Pré Billy - Déclaration de projet - Saisine du Préfet pour déclaration d'utilité publique et transfert au concessionnaire Teractem	127
26. Ressources Humaines - Modification du régime indemnitaire	128
27. Ressources humaines - Adaptation du tableau des emplois	136
28. Recours au recrutement d'agents contractuels pour accroissement temporaire d'activité (article 3.I.1° de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984)	138
29. Ressources Humaines - Instauration d'un compte épargne temps au bénéfice des salariés permanents du Semnoz	139
30. Ressources Humaines - Instauration d'une prime exceptionnelle au profit des salariés permanents du Semnoz	141
31. Attribution d'un mandat spécial pour participer à la journée "Mobilité et qualité de l'air" à Bordeaux le 29 novembre 2021	143
32. Rapport d'activité 2020 du Grand Annecy	144
33. Office du tourisme - Approbation du compte administratif, du compte de gestion et du rapport d'activité 2020	144
34. Questions diverses	146

ÉTAIENT PRESENTS (84/95)

Jean-Pascal ALBRAN, Saint-Eustache
Etienne ANDRÉYS, Annecy
Christian ANSELME, Fillière
Jacques ARCHINARD, Héry-sur-Alby
Gilles ARDIN, Chapeiry
François ASTORG, Annecy
Frédérique BANGUÉ, Annecy
Olivier BARRY, Annecy
Isabelle BASTID, Groisy
Alexandra BEAUJARD, Annecy
Marie BERTRAND, Annecy
Nicole BLOC, Poisy
Franck BOGEY, Chavanod
Cécile BOLY, Annecy
Patrick BOSSON, Quintal
Bilel BOUCHETIBAT, Annecy
Stéphane BOUCLIER, Fillière
Catherine BOUVIER, Leschaux
Christian BOVIER, Annecy
Vanessa BRUNO, Veyrier-du-Lac
Pierre BRUYERE, Poisy
Karine BUI-XUAN-PICCHEDDA, Annecy
Christel CASSET, Saint-Sylvestre
Lola CECCHINEL, Annecy
Odile CERIATI-MAURIS, Annecy
Henri CHAUMONTET, Groisy
Martine COUTAZ, Epagny-Metz-Tessy
Sandrine DALL'AGLIO, Annecy
Roland DAVIET, Epagny-Metz-Tessy
Noëlle DELORME, Allèves
Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Annecy
Isabelle DIJEAU, Annecy
Samuel DIXNEUF, Annecy
David DUBOSSON, Mûres
Fabienne DULIEGE, Saint-Félix
Denis DUPERTHUY, Annecy
Elisabeth EMONET, Saint-Jorioz
Chantale FARMER, Annecy
Pierre GEAY, Annecy
Fabien GERY, Annecy
Anthony GRANGER, Annecy
Fabienne GREBERT, Annecy
Frédérique KHAMMAR, Villaz
Marion LAFARIE, Annecy
Frédérique LARDET, Annecy
Elisabeth LASSALLE, Poisy
François LAVIGNE-DELVILLE, Viuz-La-Chiésaz
Christiane LAYDEVANT, Annecy
Patrick LECONTE, Annecy
Claire LEPAN, Annecy
Bruno LYONNAZ, Sevrier
Benjamin MARIAS, Annecy
Viviane MARLE, Annecy
Jean-Claude MARTIN, Alby-sur-Chéran
Christian MARTINOD, Villaz
Pierre-Louis MASSEIN, Annecy
Catherine MERCIER-GUYON, Fillière
Thomas MESZAROS, Annecy
Aurélien MODURIER, Annecy

Philippe MONMONT, Entrevernes
Philippe MORIN, Epagny-Metz-Tessy
Magali MUGNIER, Annecy
Michel MUGNIER-POLLET, Chapelle-Saint-Maurice
Alexandre MULATIER-GACHET, Annecy
Laure ODORICO, Fillière
Xavier OSTERNAUD, Annecy
Marie-Luce PERDRIX, Gruffy
Tony PESSEY, Annecy
Christian PETIT, Annecy
Eric PEUGNIEZ, Annecy
Monique PIMONOW, Montagny-Les-Lanches
Christophe PONCET, Nâves-Parmelan
Agnès PRIEUR-DREVON, Sevrier
Jean-Luc RIGAUT, Annecy
Marc ROLLIN, Duingt
Christian ROPHILLE, Fillière
Didier SARDA, Talloires-Montmin
Yannis SAUTY, Annecy
Nora SEGAUD-LABIDI, Annecy
Bénédicte SERRATE, Annecy
Guillaume TATU, Annecy
Jean-Louis TOÉ, Annecy
Olivier TRIMBUR, Bluffy
Gilles VIVIAN, Chainaz-Les-Frasses

AVAIENT DONNE PROCURATION

Michel BEAL, Saint-Jorioz, à Catherine BOUVIER
Corinne BOULAND, Annecy, à Tony PESSEY
Gilles FRANÇOIS, Argonay, à Samuel DIXNEUF
Aurélie GUEDRON, Annecy, à Fabienne GREBERT
Ségolène GUICHARD, Epagny-Metz-Tessy, à Roland DAVIET
Charlotte JULIEN, Annecy, à Alexandre MULATIER-GACHET
Antoine de MENTHON, Menthon-Saint-Bernard, à Denis DUPERTHUY
Patricia MERMOZ, Cusy, à Gilles ARDIN
Gérard PASTOR, Saint-Jorioz, à Elisabeth EMONET
Raymond PELLICIER, Poisy, à Pierre BRUYERE

ETAIT EXCUSE

Jean-François GIMBERT, Charvonnex

* * *

Tony PESSEY est désigné en qualité de Secrétaire de séance.

*(Un tiers des membres en exercice étant présent, le quorum fixé à 32 est atteint.
La séance est ouverte à 18 heures 10.)*

Mme LA PRESIDENTE.- Bonsoir, nous allons commencer ce Conseil du 18 novembre 2021.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du Conseil du 30 septembre 2021

Rapporteur : Frédérique LARDET

Il est proposé au Conseil de Communauté de bien vouloir approuver le procès-verbal de la réunion du Conseil du 30 septembre 2021.

(Il est procédé au vote électronique)

Le Conseil de Communauté approuve, à l'unanimité, ce procès-verbal.

2. Compte-rendu des délibérations prises par le Bureau et des décisions et arrêtés pris par la Présidente

Rapporteur : Alexandre MULATIER-GACHET

Bureau du 17 septembre 2021

➤ **Adhésion au pôle de compétitivité de la transition énergétique (TENNERDIS) pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

Tennerdis (Technologies énergies nouvelles, énergies renouvelables, Rhône-Alpes, Drôme, Isère, Savoie et Haute-Savoie) est un pôle de compétitivité spécialisé dans la transition énergétique.

Son expertise dans les nouvelles technologies de l'énergie au service de la transition énergétique fait de Tennerdis un partenaire privilégié pour accompagner le Grand Annecy dans la mise en œuvre de son PCAET dans les 4 axes stratégiques.

Le Grand Annecy doit adhérer à cette structure pour bénéficier de cet appui technique. Le montant est de 15.000 € HT par an.

Le Bureau a décidé :

- d'adhérer au pôle de compétitivité Tennerdis ;
- d'approuver les statuts du pôle de compétitivité ;
- de désigner Marc ROLLIN pour représenter le Grand Annecy à cet organisme.

➤ **Aide financière à Haute-Savoie Habitat pour 42 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « Infolio »**

Le Bureau a décidé d'accorder à Haute-Savoie Habitat une aide financière d'un montant de 191.743 € pour l'acquisition de 42 logements locatifs aidés en état futur d'achèvement situés boulevard du Fier à Annecy, opération « Infolio ».

➤ **Aide financière à Halpades pour 28 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « L’Orangerie »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Halpades une aide financière d’un montant de 106.958 € pour l’acquisition de 28 logements locatifs aidés en état futur d’achèvement situés rue des Pommaries à Annecy (Annecy-le-Vieux), opération « L’Orangerie ».

➤ **Aide financière à Halpades pour 16 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « Tilleuls »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Halpades une aide financière d’un montant de 78.902 € pour la réalisation de 16 logements locatifs aidés situés rue de la Cour à Annecy (Annecy-le-Vieux), opération « Tilleuls ».

➤ **Aide financière à Haute-Savoie Habitat pour 34 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « Parc des Sports »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Haute-Savoie Habitat une aide financière d’un montant de 179.245 € pour la réalisation de 34 logements locatifs aidés situés avenue du Parc des Sports à Annecy, opération « Parc des Sports ».

➤ **Aide financière à Halpades pour 4 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « Inside »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Halpades une aide financière d’un montant de 11.426 € pour l’acquisition de 4 logements locatifs aidés en état futur d’achèvement situés avenue des Carrés à Annecy (Annecy-le-Vieux), opération « Inside ».

➤ **Aide financière à Halpades pour 10 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « L’Evexias »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Halpades une aide financière d’un montant de 37.767 € pour l’acquisition de 10 logements locatifs aidés en état futur d’achèvement situés rue des Pommaries à Annecy (Annecy-le-Vieux), opération « L’Evexias ».

➤ **Aide financière à Adoma pour 173 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « Les Fins »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Adoma une aide financière d’un montant de 150.000 € pour la réalisation d’une résidence sociale composée de 173 logements locatifs aidés et située avenue de Genève à Annecy, opération « Les Fins ».

➤ **Aide financière à Halpades pour 17 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « Villa Isabella »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Halpades une aide financière d’un montant de 71.602 € pour l’acquisition de 17 logements locatifs aidés en état futur d’achèvement situés rue des Alpins à Annecy, opération « Villa Isabella ».

➤ **Aide financière à Halpades pour 36 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « SOL’R »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Halpades une aide financière d’un montant de 211.389 € pour la réalisation de 36 logements locatifs aidés situés lieu-dit « Périaz » à Annecy (Seynod), opération « Sol’R ».

➤ **Aide financière à Haute-Savoie Habitat pour 3 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « L’Astoria »**

Le Bureau a décidé d’accorder à Haute-Savoie Habitat une aide financière d’un montant de 8.086 € pour l’acquisition de 3 logements locatifs aidés en état futur d’achèvement situés rue Général Férié à Annecy, opération « L’Astoria ».

➤ **Aide financière à CDC Habitat pour 34 logements locatifs aidés à Annecy – Opération « Ecole des Fins »**

Le Bureau a décidé d’accorder à la SA d’HLM CDC Habitat une aide financière d’un montant de 171.380 € pour la réalisation de 34 logements locatifs aidés situés rue Marc Leroux à Annecy, opération « École des Fins ».

➤ **Semaine européenne de la mobilité et challenge mobilité régional des entreprises – Gratuité sur l’ensemble du réseau SIBRA les 18 et 21 septembre 2021**

Le Bureau a décidé de reconduire cette action de gratuité pour l’édition 2021 les samedi 18 et mardi 21 septembre 2021.

Bureau du 24 septembre 2021

➤ **Déploiement du référentiel économie circulaire : convention avec le CIRIDD**

Le Bureau a décidé :

- d’approuver la convention d’engagement avec le CIRIDD, missionné par l’ADEME dans le cadre de la démarche « Référentiel économie circulaire » ;
- d’autoriser la Présidente à signer la convention.

Bureau du 1^{er} octobre 2021

➤ **Mise à disposition de contenants pour la collecte des pneumatiques – Convention avec l’éco-organisme ALIAPUR**

Les collectivités, dès lors qu’elles collectent séparément les pneumatiques usagés, peuvent bénéficier de la reprise sans frais des pneumatiques usagés par des collecteurs agréés.

La prestation de ramassage ne couvre pas la mise à disposition de contenant d’entreposage.

Aliapur propose des contrats de mise à disposition gratuite de contenants sur les déchèteries qui collectent plus de 12 tonnes par an, pour une durée indéterminée.

Le Bureau a décidé :

- d’approuver les contrats avec la société ALIAPUR ;
- d’autoriser la Présidente à les signer.

Bureau du 8 octobre 2021

➤ **Convention relative à la mise en place de conteneurs semi-enterrés pour la collecte en apport volontaire des déchets ménagers – Collège d’Alby-sur-Chéran**

Afin de mieux répondre aux besoins du collège René Long à Alby-sur-Chéran en matière de gestion des déchets, le Grand Annecy et le Département de la Haute-Savoie ont implanté un point d’apport volontaire pour la collecte des déchets ménagers et des déchets recyclables au collège.

La convention a pour objet de définir les modalités techniques, juridiques et financières de la mise en œuvre d'équipements de collecte des déchets en apport volontaire.

Le Bureau a décidé :

- d'approuver la convention relative à la mise en place de conteneurs semi-enterrés pour la collecte en apport volontaire des déchets ménagers ;
- d'autoriser la Présidente à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Décisions de la Présidente

- Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration d'une stratégie de l'enseignement supérieur, la formation et la recherche et d'un schéma d'aménagement du campus universitaire – Avenant n° 1 au marché n° 2019/36 avec la société DMS Conseil d'un montant de 4 410 € HT. Le montant total du forfait de rémunération est ainsi porté à 51 890 € HT.
- Organisation de la défense du Grand Annecy dans le cadre du recours de l'Association des Amoureux du Crêt Saint-Martin et des époux Cheminal demandant l'annulation de la décision du 6 mai 2021 par laquelle le Vice-Président du Grand Annecy a refusé d'inscrire à l'ordre du jour du Conseil communautaire la demande d'abrogation du PLUI pour la commune de Sevrier – Dossier n° 2104417.
- Mission de maîtrise d'œuvre relative à la réhabilitation de l'annexe du siège du Grand Annecy au 6 bis avenue des Iles – Avenant n° 2 au marché n° 2019/29 avec le Cabinet Eric Orbesson d'un montant de 5 600,44 € HT. Le montant total du marché est ainsi porté à 63 100,57 € HT.
- Travaux de réhabilitation de l'annexe du siège du Grand Annecy au 6 bis avenue des Iles – Couverture amiantée – Avenant n° 1 au marché n° 210103 avec la société Campaneon Bernard Dauphiné Savoie d'un montant de 7 415,00 € HT. Le montant total du marché est ainsi porté à 122 415,00 € HT.
- Pépinière d'entreprises Annecy Base Camp – Convention de prestations de services, accompagnement et occupation temporaire de locaux avec la société DATA SESSION d'une durée de 23 mois.
- Pépinière d'entreprises Annecy Base Camp – Convention de prestations de services et accompagnement avec la société Sports Wide d'une durée de 23 mois.
- Réhabilitation et création de chambres à la résidence Villa Romaine – Avenants aux lots n° 1-2A-5A-6-7-8-9-11-12-13-14-15 du marché n° 2018/33 d'un montant total de 263 485,44 € HT. Le montant total du marché est ainsi porté à 3 733 114,78 € HT.
- Hôtel d'entreprises Alb'Espaces – Convention de location précaire avec la SARL Markom + (Kristo) d'une durée de 23 mois.
- Réhabilitation de l'annexe du siège du Grand Annecy au 6 bis avenue des Iles - Marché n° 200502 Avenant n° 1 aux lots n° 2, 4, 6, 11 et 12 et avenant n° 2 aux lots n° 1 et 7 d'un montant total de 63 083,29 € HT. Le montant total du marché est ainsi porté à 674 953,03 € HT.
- Fourniture de colonnes aériennes en métal pour la collecte des déchets ménagers résiduels et recyclables en apport volontaire sur le territoire du Grand Annecy – Avenant n° 1 au marché n° 210302 ayant pour objet l'ajout de prix nouveaux au bordereau des prix unitaires.

- Fonds air bois – Versement des primes aux bénéficiaires (septembre 2021).
Le montant total des primes versées s'élève à 78 266,00 € (32 attributaires ont bénéficié d'une prime de 2 000,00 €, 1 d'une prime de 3 000,00 € et 5 d'une prime individuelle de 1 910,00 €, 1 769,00 €, 2 650,00 €, 2.151,00 € et 2.786,00 €).
- Hôtel d'entreprises Alb'Espaces – Avenant n° 1 à la convention de location précaire avec Markom + (Kristo) SARL pour restitution d'un des bureaux occupés.
- Modification d'une aide allouée par décision n° DEC-2021-175 relative aux subventions accordées pour l'amélioration de l'habitat.
Il est décidé de retirer la subvention de 2 000,00 € allouée à M. Anthony BRIANCON par décision du 28 juillet 2021 (n° DEC-2021-175), ses travaux étant modifiés, et de lui attribuer une aide de 3 547,40 € HT.
- Convention d'occupation du domaine public pour l'implantation de point d'apport volontaire pour la gestion des déchets sur la commune de Groisy avec la société AREA.
- Hôtel d'entreprises Alb'Espaces – Convention de location précaire avec la société Bisous de Sotchi d'une durée de 23 mois.
- Hôtel d'entreprises de la pépinière les Papeteries – Convention de prestations de services et d'occupation temporaire des locaux avec la SAS All Born Explorers (Chilowe) d'une durée de 12 mois.
- Pépinière les Papeteries – Convention de prestations de services, d'accompagnement et d'occupation temporaire de locaux avec la SARL Black & Wild d'une durée de 23 mois.
- Pépinière les Papeteries – Convention de prestations de services, d'accompagnement et d'occupation temporaire de locaux avec Emotive Muzik (entreprise individuelle) d'une durée de 23 mois.
- Hôtel d'entreprises Alb'Espaces – Convention de location précaire avec Imogeo EURL d'une durée de 23 mois.
- Pépinière les Papeteries – Convention de prestations de services et d'accompagnement avec le porteur de projet Redrocks Thomas Sicre d'une durée de 6 mois.
- Constitution et animation d'une bourse foncière forestière sur le territoire du Grand Annecy – Attribution du marché n° 210607 au Centre régional de la propriété forestière Auvergne-Rhône-Alpes pour un montant forfaitaire de 49 119,00 € HT. Le marché est conclu pour une durée de trois ans.
- Fourniture de granules de bois pour le Grand Annecy – Attribution du marché n° 210703 à l'entreprise Savoie Palette Savoie Energie pour des montants minimum de 50 000 € HT et maximum de 200 000 € HT pour toute la durée du marché soit 24 mois non renouvelable.
- Prestations d'investigations complémentaires sur les réseaux – Attribution du marché n° 210608 à la société Géoprocess. Le marché est conclu sans montants minimum ni maximum annuels pour une période de 12 mois reconductible 3 fois.
- Mission d'assistance, d'études et d'expertise pour l'élaboration du règlement local de publicité intercommunal (RLPI) du Grand Annecy – Attribution du marché n° 210304 au groupement d'entreprises Even Conseil (mandataire) / Adaltys avocats / Sogefi ingénierie géomatique / Aire publique pour un montant forfaitaire de 194 900,00 € HT et des prestations supplémentaires (réunions supplémentaires) sans montant maximum. Le marché est conclu pour une durée de 24 mois.

- Fourniture, livraison et pose de conteneurs semi-enterrés pour la collecte des déchets ménagers résiduels et recyclables en apport volontaire sur le territoire du Grand Annecy – Attribution du marché n° 210602 à la société Astech pour des montants minimum de 200 000 € HT et maximum de 2 000 000 € HT pour toute la durée du marché soit 4 ans.
- Subventions accordées aux propriétaires, copropriétaires et syndicats de copropriétaires relatives à l'amélioration de l'habitat – Attribution des aides d'un montant total de 37 087,19 € à 18 bénéficiaires.
- Subventions accordées aux propriétaires, copropriétaires et syndicats de copropriétaires relatives à l'amélioration de l'habitat – Attribution des aides d'un montant total de 52 500,00 € à 12 bénéficiaires.
- Subventions accordées aux propriétaires, copropriétaires et syndicats de copropriétaires relatives à l'amélioration de l'habitat – Attribution des aides d'un montant total de 293 229,00 € à 64 bénéficiaires de la copropriété « Aravis ».
- Réception, tri et conditionnement, en vue de leur valorisation, des déchets recyclables issus de la collecte sélective sur le territoire du Grand Annecy – Avenant n° 1 au lot 1 du marché n° 2018/61 avec la société Véolia Onyx pour prendre en compte la modification d'un prix.
- Organisation de la défense du Grand Annecy dans le cadre de la requête en référé-suspension de la SCI SIGAL contre la décision de la Présidente n° DEC-2021-171 du 19 juillet 2021 portant préemption des parcelles cadastrées section 28 A n° 2346, 2347, 2348, 2349 et 2356 sur la commune déléguée de Seynod (commune d'Annecy) – Affaire n° 2106622.
- Pépinière d'entreprises Galiléo – Convention de prestations de services et accompagnement avec la société Poomwood d'une durée de 23 mois.
- Modification n° 1 de la décision du Président du Grand Annecy n° 2017/205 en date du 28 avril 2017 instituant une régie de recettes pour la vente des badges d'accès à la déchetterie.
- Organisation de la défense du Grand Annecy dans le cadre du recours en annulation de la SCI SIGAL contre la décision la Présidente n° DEC-2021-171 du 19 juillet 2021 portant préemption des parcelles cadastrées section 28 A n° 2346, 2347, 2348, 2349 et 2356 sur la commune déléguée de Seynod (commune d'Annecy) – Affaire n° 2106620.
- Hôtel d'entreprises Albyloc – Convention de prestations de services et occupation temporaire de locaux avec la SARL INTER-INGE d'une durée de 12 mois.
- Réaménagement du dépôt de bus de la Sibra – Avenant n° 2 au marché 200903 avec la société Colas France d'un montant de 10 710,00 € HT. Le montant total du marché est ainsi porté à 298 614,15 € HT.
- Fourniture de mobilier bois éco-conçu dans les conditions de l'upcycling et aménagement du Centre de ressources et d'expertise de Saint-Jorioz – Attribution du marché n° 210803 aux sociétés suivantes :

LOTS		SOCIETES
Lot n° 1	Conception, création, fourniture et installation des espaces partagés	DAHUTS (74640 Annecy-le-Vieux)
Lot n° 2	Conception, création, fourniture et installation du mobilier de bureau	Groupement LE BOIS DE DEUX MAINS (mandataire) / STUDIO POURQUOI PAS (02200 Pommiers)

Le marché est passé pour une durée de 2 ans avec les montants minimum et maximum suivants :

	Mini lot 1	Maxi lot 1	Mini lot 2	Maxi lot 2
Année N	20 000 € HT	30 000 € HT	30 000 € HT	40 000 € HT
Année N+1	0	5 000 € HT	0	5 000 € HT

- Exploitation des installations de chauffage, d'eau chaude sanitaire, de climatisation et de ventilation Avenant n° 2 au marché n° 2020/07 avec la société IDEX Energies. Cet avenant entraîne une modification d'un montant de 32 500,00 € HT, en plus pour la part Grand Annecy et moins pour la part CIAS. Le nouveau montant maximum du marché, part Grand Annecy, est ainsi porté de 50 000,00 € HT à 82 500,00 € HT.

Arrêtés de la Présidente

- Mise à jour n° 3 du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) du pays d'Alby, secteur d'Héry-sur-Alby.
La liste des servitudes d'utilité publique annexées au PLUI est mise à jour.
- Ouverture d'une enquête publique sur le projet de modification n° 3 du Plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Jorioz. L'enquête publique se déroulera du mardi 2 novembre 2021 au jeudi 2 décembre 2021.
- Mise à jour n° 3 du Plan local d'urbanisme (PLU) d'Epagny-Metz-Tessy, secteur d'Epagny.
 - La liste des servitudes d'utilité publique annexée au PLU est mise à jour.
 - Les annexes du PLU sont complétées par l'arrêté préfectoral n° DDT-2020-1036 du 19 août 2020 portant révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre du département de Haute-Savoie – réseau routier.
 - Le plan relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre est mis à jour.
 - Les annexes du PLU sont complétées par l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BAFU/2018-0077 du 15 novembre 2018 portant déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement et de doublement de la RD 3508, et mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Epagny-Metz-Tessy.
- Mise à jour n° 6 du Plan local d'urbanisme (PLU) d'Epagny-Metz-Tessy, secteur de Metz-Tessy.
 - La liste des servitudes d'utilité publique annexée au PLU est mise à jour.
 - Les annexes du PLU sont complétées par l'arrêté préfectoral n° DDT-2020-1036 du 19 août 2020 portant révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre du département de Haute-Savoie – réseau routier.
 - Le plan relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre est mis à jour.
 - Les annexes du PLU sont complétées par l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BAFU/2018-0077 du 15 novembre 2018 portant déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement et de doublement de la RD 3508, et mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Epagny-Metz-Tessy.
- Mise à jour n° 15 du Plan local d'urbanisme (PLU) de Poisy
 - Les annexes du PLU sont complétées par l'arrêté préfectoral n° DDT-2020-1036 du 19 août 2020 portant révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre du département de Haute-Savoie – réseau routier.
 - Le plan relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre est mis à jour.

- Mise à jour n° 5 du Plan local d'urbanisme (PLU) de Chavanod
 - Les annexes du PLU sont complétées par l'arrêté préfectoral n° DDT-2020-1036 du 19 août 2020 portant révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre du département de Haute-Savoie – réseau routier.
 - Le plan relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre est mis à jour.
- Mise à jour n° 4 du Plan local d'urbanisme (PLU) d'Annecy, commune nouvelle d'Annecy. La liste des servitudes d'utilité publique annexée au PLU est mise à jour.
- Mise à jour n° 5 du Plan local d'urbanisme (PLU) d'Annecy-le-Vieux, commune nouvelle d'Annecy. La liste des servitudes d'utilité publique annexée au PLU est mise à jour.
- Prescription de la modification n° 2 du Plan local d'urbanisme (PLU) de Chavanod Elle a pour objet de modifier le règlement écrit, graphique et les orientations d'aménagement et de programmation afin de :
 - Faciliter l'application de certaines règles écrites ;
 - Corriger la délimitation d'un secteur au sein de la zone agricole au lieu-dit l'Emelie ;
 - Clarifier et ajouter des règles de hauteur des constructions dans la ZAC du Crêt d'Esty ;
 - Adapter le règlement écrit au projet d'extension de la ZAE chez Chamoux en ce qui concerne le stationnement, les hauteurs et les implantations des constructions ;
 - Adapter le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation n° 2 et le règlement graphique au projet d'extension de la ZAE chez Chamoux.

3. Fixation du nombre de Conseillers communautaires délégués siégeant au Bureau

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BCLB-2019-0059 du 24 octobre 2019 constatant le nombre total de sièges que compte l'organe délibérant du Grand Annecy et leur répartition par commune membre ;

Vu l'article L. 5211-10 du code général des collectivités territoriales, le Bureau de l'organe délibérant des EPCI à fiscalité propre est composé d'un Président, d'un ou plusieurs Vice-Présidents et, le cas échéant, d'un ou plusieurs autres membres ;

Vu la délibération du Conseil communautaire n° DEL-2021-112 du 27 mai 2021 fixant à 12 le nombre de Conseillers communautaires délégués qui siégeront au Bureau du Grand Annecy ;

Considérant qu'il y a lieu de créer un nouveau poste de conseiller délégué pour réaliser le projet de mandat ;

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 86

NON-VOTANT(S) : 1 (Marie-Luce PERDRIX)

de fixer à 13 le nombre de Conseillers communautaires délégués qui siégeront au Bureau du Grand Annecy.

4. Election d'un conseiller communautaire délégué

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BCLB-2019-0059 du 24 octobre 2019 constatant le nombre total de sièges que compte l'organe délibérant du Grand Annecy et leur répartition par commune membre ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L. 2122-7, L. 5211-2 et L. 5211-10 ;

Vu la délibération du Conseil communautaire n° DEL-2021-276 du 18 novembre 2021 fixant à 13 le nombre de conseillers communautaires délégués siégeant au Bureau du Grand Annecy.

Les membres du Bureau sont élus au scrutin secret uninominal à la majorité absolue. Si après deux tours de scrutin, aucun candidat n'a atteint la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative. En cas d'égalité de suffrages au troisième tour, le plus âgé est déclaré élu.

Mme la PRESIDENTE.- Y a-t-il des candidats ? Madame MERCIER-GUYON. Y a-t-il d'autres candidatures ? *(Ce n'est pas le cas.)*

Madame MERCIER-GUYON, si vous voulez prendre la parole.

Mme MERCIER-GUYON.- *(Fillière)* On m'a proposé de prendre ce poste, j'accepte volontiers, en espérant être digne de cette position. Je suis contente de rentrer au Bureau du Grand Annecy.

(Il est procédé au vote électronique)

Mme Catherine MERCIER-GUYON est candidate.

- a. Nombre de conseillers présents n'ayant pas pris part au vote : 2
- b. Nombre de votants : 87
- c. Nombre de suffrages déclarés nul : 0
- d. Nombre de votes blancs : 2
- e. Nombre de suffrages exprimés [b-(c+d)] : 85
- f. Majorité absolue : 43

NOM ET PRENOM DES CANDIDATS (par ordre alphabétique)	NOMBRE DE SUFFRAGES OBTENUS	
	En chiffres	En toutes lettres
Catherine MERCIER-GUYON	85	Quatre-vingt cinq

Mme Catherine MERCIER-GUYON ayant obtenu la majorité absolue des suffrages a été proclamée Conseillère communautaire déléguée et a été immédiatement installée.

Mme la PRESIDENTE.- Bienvenue à Catherine MERCIER-GUYON au sein du Bureau du Grand Annecy dans le cadre du Tourisme.

5. **Modification de désignations dans les commissions et les organismes extérieurs du Grand Annecy**

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu les délibérations n° D-2020-352 du 30 juillet 2020, n° DEL-2021-114 du 27 mai 2021 et n° DEL-2021-159 du 24 juin 2021 du Conseil communautaire portant désignation de nouveaux représentants du Grand Annecy dans les Commissions et plusieurs organismes extérieurs,

Vu les élections municipales de la commune de Veyrier-du-Lac qui se sont tenues le 4 juillet 2021, au terme desquelles Thomas Terrier n'est plus Conseiller communautaire,

Vu l'arrêté de délégation n° ARR-2021-33 du 28 octobre 2021 portant délégation de fonction de Pierre Bruyère, Vice-Président en charge de la gestion de l'eau,

Considérant les demandes exprimées par les Communes de Sevrier (courrier du 16 septembre 2021) et de St-Félix (courrier du 4 octobre 2021),

Considérant la démission de Pierre Francillard, maire-adjoint d'Héry-sur-Alby et représentant du Grand Annecy auprès du Syndicat mixte interdépartemental d'aménagement du Chéran (SMIAC) en date du 31 août 2021,

Considérant la demande de Ségolène Guichard, élue Vice-Présidente de la Région Auvergne-Rhône-Alpes le 2 juillet 2021, de ne plus siéger dans diverses instances où elle a été désignée pour représenter le Grand Annecy,

Considérant la demande de Charlotte Julien de ne plus siéger à l'Assemblée générale de l'Etablissement Public Foncier de Haute-Savoie,

Considérant la demande de l'IUT d'Annecy de désigner un suppléant au représentant titulaire déjà désigné (courrier du 13 octobre 2021),

Il convient de procéder à certaines modifications et compléments détaillés ci-dessous :

1 – Commission infrastructures et mobilité

- Remplacer Laurent LAVIGNE (conseiller municipal démissionnaire de la commune de St-Félix) par Christèle DENIS (conseillère municipale de St-Félix).
- Intégrer David FLANDIN, Maire-Adjoint de Sevrier.

2 – Organismes extérieurs

- **Syndicat mixte interdépartemental d'aménagement du Chéran (SMIAC)**

Le Grand Annecy dispose de 6 représentants titulaires et 6 suppléants au SMIAC.

Le Conseil communautaire décide de désigner Françoise MUGNIER, 1^{er} Maire-adjoint d'Héry-sur-Alby, en lieu et place de Pierre FRANCILLARD.

- **Syndicat intercommunal du Lac d'Annecy (SILA)**

Le Grand Annecy dispose de 30 représentants titulaires au SILA dont 13 représentants titulaires au Bureau et 8 Vice-Présidents.

Le Conseil communautaire décide de désigner Frédérique LARDET en qualité de membre titulaire et Vice-Présidente du SILA, en lieu et place de Thomas TERRIER.

- **Comité de bassin « Fier et lac d'Annecy »**

Le Grand Annecy dispose de 9 représentants élus au Comité de bassin « Fier et lac d'Annecy » pour élaborer le contrat de bassin.

Le Conseil communautaire élit Marc ROLLIN en lieu et place de Thomas TERRIER.

- **Entente intercommunale avec la commune de Lathuile pour la gestion de l'eau potable**

Le Grand Annecy dispose de 3 sièges au sein de cette entente.

Le Conseil communautaire décide de désigner Pierre BRUYERE en lieu et place de Thomas TERRIER.

- **Etablissement public foncier de la Haute-Savoie (EPF 74)**

Adhérent à l'EPF 74 par délibération du Conseil communautaire du 13 janvier 2017, le Grand Annecy dispose de :

- 13 représentants titulaires et 13 suppléants au sein de l'Assemblée générale
- 7 représentants titulaires et 7 suppléants au sein du Conseil d'administration

Le Conseil communautaire décide de désigner :

- Roland DAVIET en qualité de membre titulaire de l'Assemblée générale, en lieu et place de Thomas TERRIER
- Denis DUPERTHUY en qualité de membre titulaire de l'Assemblée générale, en lieu et place de Ségolène GUICHARD
- Xavier OSTERNAUD en qualité de membre titulaire de l'Assemblée générale, en lieu et place de Charlotte JULIEN
- Alexandre MULATIER-GACHET en qualité de membre suppléant de l'Assemblée générale, en lieu et place de Denis DUPERTHUY
- Roland DAVIET en qualité de membre titulaire du Conseil d'administration, en lieu et place de Ségolène GUICHARD

Les représentants du Grand Annecy à l'EPF 74 sont donc les suivants :

Assemblée générale EPF 74		Conseil d'administration EPF 74	
Titulaires	Suppléants	Titulaires	Suppléants
Xavier OSTERNAUD	Frédérique LARDET	Nora SEGAUD-LABIDI	Olivier BARRY
Nora SEGAUD-LABIDI	Aurélien MODURIER	Christiane LAYDEVANT	Patrick LECONTE
Odile CERIATI-MAURIS	Olivier BARRY	Roland DAVIET	Tony PESSEY
Christiane LAYDEVANT	Patrick LECONTE	Isabelle BASTID	Odile CERIATI-MAURIS
Olivier TRIMBUR	Eric PEUGNIEZ	Marie-Luce PERDRIX	Jacques ARCHINARD
Denis DUPERTHUY	Pierre-Louis MASSEIN	Bruno LYONNAZ	Catherine BOUVIER
Isabelle BASTID	Bénédicte SERRATE	Christophe PONCET	Gilles VIVIAN
Marie-Luce PERDRIX	Sandrine DALL'AGLIO		
Raymond PELLICIER	Tony PESSEY		
Christophe PONCET	Alexandre MULATIER-GACHET		
Gérard PASTOR	Jacques ARCHINARD		
Bruno LYONNAZ	Catherine BOUVIER		
Roland DAVIET	Gilles VIVIAN		

- **Groupement d'intérêt public « La Foncière de Haute-Savoie »**

Le Grand Annecy dispose de :

- 2 représentants titulaires et 2 suppléants au sein de l'Assemblée générale du GIP
- 1 représentant titulaire et 1 suppléant au sein du Conseil d'administration du GIP

Le Conseil communautaire décide de désigner Denis DUPERTHUY en qualité de membre titulaire de l'Assemblée Générale et du Conseil d'administration, en lieu et place de Ségolène GUICHARD.

- **Association Aqua Publica Europa**

Le Grand Annecy dispose d'un siège auprès de cette association.

Le Conseil communautaire décide de désigner Pierre BRUYERE en lieu et place de Thomas TERRIER.

- **Association AMORCE**

Le Grand Annecy dispose d'un siège auprès de cette association.

Le Conseil communautaire décide de désigner Pierre BRUYERE en lieu et place de Thomas TERRIER.

- **Gestion de l'eau potable du plateau des Glières – Entente intercommunale**

Le Grand Annecy dispose de 3 sièges au sein de cette entente.

Le Conseil communautaire décide de désigner Pierre BRUYERE en lieu et place de Thomas TERRIER.

- **Entente intercommunale avec Rumilly Terre de Savoie (fourniture d'eau depuis les installations du point d'eau de chez Grillet)**

Le Grand Annecy dispose de 3 sièges au sein de cette entente.

Le Conseil communautaire décide de désigner Pierre BRUYERE en lieu et place de Thomas TERRIER.

- **Fédération nationale des sociétés concédantes et régies (FNCCR)**

Le Grand Annecy dispose d'un siège auprès de cette fédération.

Le Conseil communautaire décide de désigner Pierre BRUYERE en lieu et place de Thomas TERRIER.

- **THESAME**

Le Grand Annecy dispose d'un siège à l'Assemblée Générale.

Le Conseil communautaire décide de désigner Thomas MESZAROS en lieu et place de Ségolène GUICHARD.

- **IUT**

Par délibération n° D-2020-316 du 30 juillet 2020, le Conseil communautaire a désigné Thomas MESZAROS pour représenter le Grand Annecy auprès de l'IUT.

Le Conseil communautaire décide de désigner Aurélien MODURIER en qualité de suppléant.

M. GRANGER.- (*Annecy*) J'ai été alerté à midi sur une chose et je n'ai pas eu le temps de vous prévenir en amont, Thomas TERRIER est encore représentant de l'Agglomération à l'Office de Tourisme, il y a également un remplacement à opérer à l'Office.

Si c'est possible ce soir, sinon au prochain Conseil. Merci.

Mme LA PRESIDENTE.- C'est bien prévu pour le Conseil du 16 décembre. Merci pour la remarque.

Nous pouvons procéder au vote sur l'ensemble de ces désignations.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À LA MAJORITÉ PAR :

Voix POUR : 85

Voix CONTRE : 1 (Pierre-Louis MASSEIN)

ABSTENTION(S) : 8 (Michel BEAL, Corinne BOULAND, Catherine BOUVIER, Vanessa BRUNO, Michel MUGNIER-POLLET, Marie-Luce PERDRIX, Tony PESSEY, Jean-Luc RIGAUT)

De valider l'ensemble des modifications et compléments énoncés ci-dessus.

6. Commission de Délégations de Service Public - Modification des membres de la commission

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BCBL-2018-066 en date du 21 décembre 2018 approuvant les statuts de la communauté d'agglomération « Grand Annecy » ;

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-5, L.2121-21, D.1411-3, D.1411-4 et D.1411-5 ;

Vu la délibération du Conseil communautaire du Grand Annecy n° D-2020-313 en date du 30 juillet 2020 portant élection des membres de la Commission de délégations de service public (CDSP) ;

Vu le résultat de l'élection municipale partielle intégrale en date du 4 juillet 2021 de la commune de Veyrier-du-Lac et la fin du mandat de conseiller communautaire de Monsieur Thomas Terrier ;

Vu l'arrêté n° ARR-2021-31 du 28 octobre 2021 désignant Monsieur Alexandre Mulatier-Gachet représentant de Madame la Présidente au sein de la Commission de délégations de service public (CDSP) ;

Vu l'appel à candidature effectué ;

Considérant que la Commission de délégations de service public (CDSP) est composée de la Présidente du Grand Annecy ou de son représentant et de cinq membres titulaires élus au sein du Conseil communautaire ;

Considérant qu'il convient de pourvoir à deux postes vacants au sein de la Commission de délégations de service public (CDSP) ;

Considérant qu'il est procédé à l'élection des membres de la Commission de délégations de service public (CDSP) à la représentation proportionnelle, avec application de la règle du plus fort reste, sans panachage ni vote préférentiel ;

Considérant qu'en cas d'égalité des restes, le siège revient à la liste qui a obtenu le plus grand nombre de suffrages et, en cas d'égalité de suffrages, le siège est attribué au plus âgé des candidats susceptibles d'être proclamé élu ;

Considérant que les élections ont lieu au scrutin secret sauf accord unanime contraire ;

Mme LA PRESIDENTE.- Nous proposons les candidatures de Pierre BRUYERE et Magali MUGNIER.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- de procéder aux opérations de vote,
- de désigner Magali MUGNIER et Pierre BRUYERE comme membres titulaires de la Commission de délégation de service public (CDSP).

Les membres titulaires de la CDSP sont donc les suivants :

Magali MUGNIER
Chantale FARMER
Christian BOVIER
Christophe PONCET
Pierre BRUYERE

7. Commission Consultative des Services Publics Locaux - Modification des membres de la commission

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.1413-1 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BCBL-2018-066 en date du 21 décembre 2018 approuvant les statuts de la communauté d'agglomération « Grand Annecy » ;

Vu la délibération du Conseil communautaire du Grand Annecy n° D-2020-314 en date du 30 juillet 2020 portant création et élection des membres de la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) ;

Vu le résultat de l'élection municipale partielle intégrale en date du 4 juillet 2021 de la commune de Veyrier-du-Lac et la fin du mandat de conseiller communautaire de Monsieur Thomas Terrier ;

Vu l'arrêté n° ARR-2021-31 du 28 octobre 2021 désignant Monsieur Alexandre Mulatier-Gachet représentant de madame la Présidente au sein de la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) ;

Vu l'appel à candidature effectué ;

Considérant que la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) est composée de la Présidente du Grand Annecy ou de son représentant, de membres élus au sein du conseil communautaire et des représentants des associations de l'Union départementale des Associations familiales (UDAF), de l'Union fédérale des consommateurs (UFC), de la Fédération nationale des Associations d'usagers des transports (FNAUT) et d'AFP France Handicap ;

Considérant qu'il convient de pourvoir à un poste vacant au sein du collège des élus de la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) ;

Considérant qu'il est procédé à l'élection des membres de la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) dans le respect du principe de la représentation proportionnelle ;

Considérant que les élections ont lieu au scrutin secret sauf accord unanime contraire ;

Mme LA PRESIDENTE.- Je vous propose la nomination de Pierre BRUYERE pour ce poste vacant.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- de procéder aux opérations de vote,
- de désigner Pierre BRUYERE comme membre titulaire au sein du collège des élus de la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL).

Les membres de la CCSPL sont donc :

1. Didier SARDA
2. Ségolène GUICHARD
3. Pierre BRUYERE
4. Christophe PONCET
5. Samuel DIXNEUF
6. Christian ROPHILLE
7. Christian MARTINOD
8. Patrick BOSSON

8. **Projet de réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) - Principe de réalisation du futur réseau de transport collectif en site propre intégral**

Rapporteur : Frédérique LARDET

Mme LA PRESIDENTE.- Je vais faire une introduction et vous expliquer la méthodologie pour cette délibération.

Après tant d'années, 3 études complètes, qui vous seront résumées, après une année de travail pour l'ensemble des élus et des services, que je tiens à remercier d'ores et déjà, après 5 conférences territoriales, 3 réunions publiques, la réception d'avis des associations concernées, 2 séminaires de Conférence des Maires et du Bureau, nous y voilà.

Le plus dur reste à faire pour nous ce soir, décider d'un scénario pour, enfin, pouvoir commencer des études plus poussées et d'ici à 2023-2024, voir émerger les premiers coups de pioche tant attendus par nos concitoyens.

En termes de méthode, je vais simplement vous expliquer comment nous allons procéder.

Dans un premier temps, nous allons réentendre nos experts ici présents, qui nous ont accompagnés tout au long de cette année, SYSTRA et M. ESCALLIER pour le cabinet Klopfer.

Je vais donc suspendre la séance pendant ce temps de présentation de nos experts.

Les experts ayant fait leur présentation, nous reprendrons la séance et je donnerai la parole à nos 5 Vice-Présidents et Conseillère déléguée qui ont travaillé pendant cette année, qui sont pleinement concernés par ce projet de transport en commun en site propre et qui, tour à tour, prendront la parole pour commenter et apporter des éléments à la présentation qui aura été faite par nos experts, je parle de François ASTORG, Didier SARDA, Sandrine DALL'AGLIO, Marc ROLLIN pour l'environnement et Denis DUPERTHUY pour la partie finances.

Une fois que nos Vice-Présidents et Conseillère déléguée se seront exprimés, nous laisserons place aux questions et aux débats à l'Assemblée pour, ensuite, pouvoir prendre part à 6 votes différents. Je vous les rappellerai à l'issue.

1. Nous prendrons part dans un premier temps au vote séparé sur le principe d'acter la réalisation de 5 branches de réseau de transport en commun en site propre intégral, nous insisterons sur la notion d'« intégral ».

2. Le deuxième vote portera sur la poursuite et le choix du scénario parmi les 6 qui vous ont été proposés.

3. Nous voterons ensuite sur l'enclenchement des séances de travail en Commission, Bureau et Conférence des Maires pour sélectionner les 2 branches qui devront être lancées dans le cadre de ce mandat en vue d'une délibération prochaine au Conseil communautaire du 16 décembre 2021.

4. Nous procéderons ensuite au vote pour nous donner l'autorisation de la création d'une autorisation de programme sur le TCSPI d'un montant de 300 millions d'euros, que nous retrouverons par ailleurs dans la prochaine délibération 9 sur le PPI.

5. Nous voterons sur le fait d'autoriser la Présidente à lancer les marchés d'études préliminaires et opérationnelles.

6. Enfin, nous voterons pour autoriser la Présidente à saisir la Commission Nationale du Débat Public pour l'organisation de la concertation réglementaire qui sera à l'issue des conclusions des études préliminaires et opérationnelles.

Nous pourrons y revenir après chacun des votes.

Je laisse maintenant la parole à nos experts, et dans un premier temps au cabinet SYSTRA pour nous rappeler en résumé la synthèse de toutes les études techniques qui ont été réalisées.

(La séance est suspendue)

Cabinet SYSTRA.- Bonjour à tous.

Nous avons réalisé pour le Grand Annecy des études pré-opérationnelles du réseau de transport en commun de l'Agglomération.

Nous avons travaillé depuis maintenant 2 ans en collaboration avec les élus et les techniciens du Grand Annecy, nous allons essayer de vous résumer ces 2 ans d'études de la manière la plus claire possible.

Vous avez ici une cartographie qui résume plusieurs mois d'études pour synthétiser les enjeux en termes de mobilité, les réponses auxquelles le réseau de transport en commun dans sa globalité doit répondre sur l'agglomération du Grand Annecy.

Nous avons étudié le territoire, les documents de planification, des enquêtes de transport, la charge actuelle des différents réseaux de transport, pris connaissance des projets d'agglomération connus ou en train d'être dessinés, traité énormément de données de l'INSEE, de la base SIREN pour les emplois, énormément de données ont été compulsées et mises en rapport les unes avec les autres de manière à essayer d'avoir une vision claire du territoire, de ses besoins de mobilité aujourd'hui avérés, et d'anticiper ses besoins futurs.

Il ressort que l'on a un territoire qui est composite, avec trois grandes sortes de territoires.

D'abord, les territoires dits « ouverts », qui sont les patates grises, qui correspondent en gros au territoire où les densités de population sont plus faibles, ainsi que les densités d'emploi.

Nous avons ensuite le cœur aggloméré, essentiellement sur la Commune Nouvelle d'Annecy, qui est la grosse patate multicolore au nord du lac.

Enfin, ce qui est intéressant dans l'agglomération, c'est qu'il y a également des pôles secondaires tels que Epagny Metz-Tessy ou le centre de Seynod.

Ces trois types de territoires génèrent un certain nombre de déplacements, aussi bien à l'intérieur de ces zones qu'entre ces trois types de pôles.

Nous avons des besoins de mobilité qui concernent l'ensemble de l'agglomération et qui sont divers, mais qui font aussi apparaître qu'il y a des zones où la demande de déplacement est amenée à se concentrer, d'autres endroits où au contraire, il faut traiter une demande dans un milieu diffus.

Nous traduisons cela sur un réseau de transport en commun en le déclinant avec différents niveaux de desserte et différents outils pour gérer la mobilité.

Ainsi, pour répondre à une demande réelle avérée par des enquêtes sur des déplacements qui font apparaître qu'une grande majorité des déplacements quotidiens se font en lien avec le centre, il a été identifié des corridors de transport sur lesquels il y a un besoin de forts débits et de fréquences à satisfaire, tout en s'articulant avec une demande moindre en termes de nombre de déplacements, mais pas moins importante en termes de service dans les territoires ouverts, où une offre dans ce territoire plus diffus devra être mise en place.

Nous articulons ces deux niveaux de réseau avec des pôles d'échanges multimodaux qui sont symbolisés sur la cartographie avec les carrés bleus.

Ce travail fait apparaître qu'un réseau structurant - ce qui était le cœur de la question que le Grand Annecy nous a posée -, ce réseau structurant étoilé à partir du centre-ville d'Annecy et plus précisément la gare, est l'accroche principale pour fonder l'armature du réseau.

Autre enseignement fort de l'étude, et au regard des enjeux qui viennent d'être rappelés, la nécessité de disposer d'un site propre intégral sur la totalité de ses axes structurants, ceci, pour garantir les performances nécessaires que l'on doit mettre en place sur ce type d'axe structurant, à savoir : la ponctualité, la fréquence, la fluidité, la rapidité, la priorité au carrefour à feux, un service de qualité offert aux voyageurs tant à l'intérieur des véhicules qu'au niveau des stations voyageurs.

La diapo suivante vous propose de voir en réel des exemples de site propre intégral, avec l'exemple du Busway de Nantes, qui a été traité en axe dit « axial », central, au niveau de son choix d'insertion, et le tramway de Dijon avec une plateforme avec des rails.

Vous pouvez juger de la qualité d'insertion et de traitement qualitatif d'un site propre BHNS ou d'un site propre tramway.

Il a été dressé sur cette diapositive un comparatif très succinct entre ces deux technologies de véhicules, que l'on peut mettre ensuite sur un site propre intégral, tramway et bus à haut niveau de service.

Les points essentiels sont que l'on a un sujet de capacités qui peuvent différer assez fortement entre tramway et BHNS, c'est tout simplement lié à la taille des véhicules : le BHNS est soumis aux limites de ce que permet le Code de la route alors que le tramway permet de disposer de véhicules nettement plus longs et larges.

Il y a ensuite, point important, un différentiel de coût, tant en termes d'investissement dans l'infrastructure et les véhicules, qu'en termes d'exploitation, avec le tramway qui revient un peu plus cher.

Pour vous donner quelques détails sur ces chiffres, nous sommes plutôt, et volontairement à ce stade des études, dans la fourchette haute des moyennes de coût de construction.

Dernier point qui me semble plus intéressant, c'est le sujet de la consommation énergétique. Ce sont des données qui viennent du Ministère de l'Ecologie, le tramway a une consommation de l'ordre de 5 à 7 kWh/kilomètre quand le bus - c'est un retour d'expérience sur la mise en place de bus électriques dans le Pays Basque, à Bayonne - tourne autour de 3, mais pour des véhicules de plus petite taille.

À titre d'exemple, parce qu'il est impossible d'être exhaustif sur le sujet, vous avez deux exemples de design pour des bus BHNS. Les constructeurs travaillent main dans la main avec les exploitants de réseau et les autorités organisatrices sur l'aspect de ces véhicules pour, éventuellement, les faire assimiler à du tramway et ainsi, les rendre plus attractifs.

Vous avez l'exemple de Metz avec le Mettis et des bus au maximum de ce que peut faire le Code de la route en triquet, donc une assez forte capacité, et le tram-bus de Bayonne.

Autre sujet de design, mais pour les tramways, à gauche le tramway de Bordeaux, qui est caractérisé par son alimentation par le sol, ce qui permet de se passer, sur tout ou partie du tracé, de lignes aériennes de contact, donc de poteaux et de câbles suspendus dans l'air, à droite un exemple de tramway tout à fait classique à Rouen avec sa caténaire.

M. COUDIERE.- (*DGA Environnement*) Le projet ne se résume évidemment pas à son impact sur les émissions de gaz à effet de serre, il y contribue et l'idée est de vous donner les ordres de grandeur.

En 2015, c'est le diagnostic du Plan Climat Air Energie Territorial, que vous avez adopté le 21 juin dernier, nous émettions sur le territoire 900 000 tonnes équivalent CO₂ de gaz à effet de serre. L'objectif 2030 fixé par le Plan climat est 484.000 tonnes, soit une baisse de 420.000 tonnes entre 2015 et 2030.

La part transport, c'est 384.000 tonnes en 2015, elle devra être de 211.000 tonnes en 2030. Ce qui signifie que, sur les 420.000 tonnes de baisse, la part du transport représente 170.000 tonnes.

Quelle est la part de ce projet de transport collectif dans ces 170.000 tonnes ?

Le plan de déplacement estime en gros, qu'avec le projet, on doublera la fréquentation du transport collectif, on passe de 40.000 voyageurs par jour à 80.000 voyageurs par jour en 2030. Cela représentera en 2030 3,5 % des déplacements sur le territoire.

Et si l'on fait les 3,5 % des déplacements sur le territoire en voitures particulières actuelles, avec leurs émissions actuelles, ce sont 20.000 tonnes de CO₂, si on les fait avec le parc de véhicules qui devra rouler en 2030 pour respecter ces objectifs, ce sont 10 000 tonnes de CO₂. Il faudra entre-temps que les émissions de notre parc aient été divisées par deux.

Sur la diapo suivante, vous voyez une comparaison qui a été trouvée dans la littérature, il s'agit d'une étude de Carbone 4 réalisée pour ALSTOM pour étudier les émissions de gaz à effet de serre entre les différentes solutions de transport en commun en site propre. L'écart entre un tramway et un bus à haut niveau de service électrique est de 20 à 30 %.

Cabinet SYSTRA.- Sur cette diapositive, vous avez le rappel des objectifs du Plan de Mobilité du Grand Annecy, avec des objectifs ambitieux, en particulier sur la place de la voiture et le développement de l'usage des transports collectifs et du vélo.

Ce rappel est là pour vous dire qu'un site propre intégral associe dans sa réalisation la place pour les vélos. La réalisation d'un réseau structurant en site propre intégral participe à la fois au développement du transport collectif et au développement des deux-roues et contribue donc à l'atteinte des objectifs du Plan de Mobilité.

Sur cette diapositive, vous avez une estimation qui a été produite dans le cadre d'une autre étude réalisée par TTK pour le Grand Annecy, pour comparer les performances entre tramway et BHNS. Vous pouvez constater que les temps de parcours estimés sont tout à fait analogues, il n'y a que sur la branche Rive Ouest, qui est nettement plus longue que les autres, qu'un écart peut apparaître.

Il s'agit d'estimations très amont, qui sont ensuite largement dépendantes de l'aménagement que l'on arrive à mettre en place et que l'on pourra affiner dans les études ultérieures.

Cette diapositive assez touffue rappelle à la fois les estimations de coûts d'investissement dans les infrastructures, le matériel roulant et le site de maintenance et de remisage, proratisé au linéaire de chacune des branches et troncs communs de l'ensemble de ce réseau, en faisant la différence, chiffres bleus pour un tramway classique à caténaire, chiffres jaune/vert bus électrique.

Dans les deux cas, sur chacune des branches ou troncs communs, ont été pris en compte, sur la base d'un dessin sommaire de l'aménagement, avec des ratios de coût réalistes au kilomètre ou au mètre carré, les frais de travaux auxquels on ajoute ensuite un taux pour tenir compte des frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage, d'études et un taux de provision pour aléas et imprévus.

Sur un scénario, il a été calculé une quantité de matériel roulant acheté et un dimensionnement pour un site de maintenance et de remisage, c'est-à-dire un dépôt où l'on gare et entretient les rames. Ce coût a été pris en compte.

Enfin, une estimation encore très sommaire du foncier, qu'il serait intéressant de maîtriser en plus du foncier déjà maîtrisé, est incluse dans ce chiffre.

Sur cette diapositive, vous verrez sur la Rive Ouest deux chiffres pour une version tram : le premier chiffre correspond à l'étude que SYSTRA a faite en mettant le tramway exclusivement sur la RD 1508 en voie double, le deuxième chiffre en italique vient de l'étude TTK qui a réfléchi sur un tracé mixte sur l'ex-voie ferrée et sur la RD 1508.

Les pointillés rouges sont, en très résumé, les points les plus durs que nous avons relevés dans nos études, ceux sur lesquels où il y aura particulièrement à réfléchir pour faire les bons choix d'insertion.

Quand on prend chacun des chiffres de la diapo précédente et qu'on les combine pour faire des différents scénarios mixant les deux modes BHNS électrique ou tramway, on peut arriver à beaucoup de compositions dont les 6 suivantes sont apparues comme les plus intéressantes.

Nous avons un scénario A où l'ensemble des 5 branches sont réalisées avec du tramway jusqu'au scénario F où tout est en BHNS.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Avant de parler du planning, nous allons donner la parole à M. ESCALLIER pour qu'il puisse nous faire un résumé des projections financières et fiscales du projet TCSP pour l'Agglomération.

M. ESCALLIER.- (*Cabinet Klopfer*) Un résumé des projections financières et fiscales, en effet.

Une première diapo rapide pour montrer que vous ne partez pas d'une feuille blanche, l'Agglomération a déjà un Budget annexe Transports, c'est une obligation. Ce budget annexe a une surface financière déjà conséquente, 30 millions, c'est principalement la couverture des frais de la SIBRA, l'Agglomération récupère les recettes tarifaires de la SIBRA à 6 millions, et la principale ressource de ce Budget Transports est le Versement Mobilité, un impôt sur les salaires, affecté au Budget Transports par la loi.

Vous remarquerez que ce Budget annexe Transports de l'Agglomération est autonome, vous ne voyez pas apparaître de subvention du Budget principal. C'est autorisé. On va voir que ce sera peut-être le cas un jour mais en l'état, ce budget est autonome.

Le Versement Mobilité est une recette importante, une taxe sur les salaires de tous les employeurs de plus de 11 équivalents temps plein, privés ou publics. Vous avez la liste des plus gros contribuables à ce Versement Mobilité, ceux qui sont surlignés en orange sont les privés et ceux qui sont sur fond blanc sont les entités publiques.

Le Grand Annecy a un taux de Versement Mobilité de 1,20 %, sur tout salaire on applique une cotisation de 1,20 % si le salarié est employé par une entité de plus de 11 ETP. Le plafond légal est à 2 %. Chaque bâton représente une agglomération ou une métropole de plus de 200.000 habitants, hors Ile-de-France, vous avez aujourd'hui le taux le plus bas de Versement Mobilité à 1,2 %, beaucoup sont au plafond de 2 %.

Il est vrai que beaucoup des agglomérations de plus de 200.000 habitants qui sont figurées ici ont déjà un TCSP en mode lourd.

Nos projections sont d'abord des projections budgétaires, il s'agissait de mettre en musique les données dont SYSTRA vient de vous parler, données d'investissement, données de coût d'exploitation. Ces données sont cadencées dans le temps, en trois phases qui correspondent peu ou prou aux trois mandats électoraux, l'actuel, le prochain et le suivant, nous allons jusqu'en 2037 ou 2038, en trois phases équivalentes financièrement. Nous n'avons pas cherché à dire que ce sera telle ligne plutôt que telle autre, ce n'est pas le sujet, nous considérons que les trois phases pèseront financièrement à peu près pareil.

Cette diapositive est simplement un rappel des données que SYSTRA vient de vous présenter, rien à ajouter.

Les ratios qui ressortent des données SYSTRA : en investissement, le tram 30 millions du kilomètre, le BHNS 15 millions, et vous majorez de 20 % les coûts du tram si jamais vous êtes en alimentation par le sol. Les 30 millions, c'est en alimentation par caténaire.

Ce sont des coûts - je me tourne vers les techniciens - plutôt prudents, plutôt haut de fourchette que bas de fourchette. En l'état actuel des choses, il ne peut pas y avoir de mauvaise surprise avec de tels coûts.

Sur la partie exploitation, là encore, nous partons des coûts qui ressortent de l'étude de SYSTRA : en exploitation pure (les salaires, la maintenance, le carburant...), chaque fois que le tram parcourt 1 kilomètre, il coûte 10 euros, le BHNS coûte 6 euros. On est dans un rapport quasiment de 1 à 2.

Les coûts bruts (la première colonne violette) ne sont pas très éloignés entre les scénarios A, B, C, D, E, F, le A étant tout tram et le F tout BHNS, tout simplement parce que le BHNS a une fréquence supérieure de l'ordre de moitié et va parcourir plus de kilomètres, le ratio moindre au kilomètre est donc compensé par davantage de kilomètres, pour des coûts finalement équivalents.

L'avant-dernière colonne violette du tableau présente l'économie que SYSTRA a valorisée sur les lignes existantes, 6,6 millions. Une question va se poser : cette économie est-elle engrangée par l'Agglomération et prise telle quelle ? Les lignes existantes du réseau de bus ou Rythmo s'effacent et on gagne les 6,6 millions. Ou est-elle redéployée en dehors de l'agglomération proche ? C'est une question que l'on va se poser.

Point important, comment allons-nous valoriser le besoin en ressources ?

Evidemment, l'investissement va donner lieu très largement à de l'emprunt, la partie investissement. Mais un emprunt, cela se rembourse. Un emprunt, cela génère des frais financiers, des intérêts, cela génère des remboursements de capital. Et l'investissement tram lui-même génère des dotations aux amortissements comptables.

Le schéma qui se trouve ici vous rappelle en substance la règle d'équilibre budgétaire qui s'applique aux collectivités, dans le cas ici du Budget Transports.

Toute collectivité a des recettes de fonctionnement, des dépenses de fonctionnement, je ne vous apprend rien en disant que les recettes de fonctionnement doivent au moins couvrir les dépenses de fonctionnement, sinon on est dans l'illégalité. La différence financièrement, on appelle cela l'autofinancement ou l'épargne brute.

Le fond du sujet, ce que dit la loi, c'est que l'autofinancement dégagé en section de fonctionnement, le surplus de la section de fonctionnement, les mouvements réels, doit couvrir la plus élevée des deux valeurs entre l'amortissement comptable des immobilisations et l'amortissement des emprunts. Pas la somme des deux, la plus élevée des deux valeurs.

Par exemple, si vous vous dites que l'on va alléger le besoin en allongeant la dette, en empruntant sur 100 ans par exemple - je dis n'importe quoi -, certes, mais il va falloir également allonger les durées d'amortissement comptable. Si vous allongez une durée sans l'autre, cela ne marchera pas.

Le besoin de ressources dont nous allons parler maintenant est le besoin fiscal. Il va être déterminé pour assurer cet équilibre de la section de fonctionnement du budget annexe Transports une fois que l'on aura mis dedans les emprunts, les frais d'exploitation nouveaux, les frais financiers, les dotations aux amortissements.

Votre budget Transports est parfaitement équilibré aujourd'hui, il a même un peu de marge, mais les coûts du tram, toutes choses égales par ailleurs, vont le déséquilibrer, un besoin va devoir être comblé en section de fonctionnement. C'est là que cela se joue, on vient de le voir.

Le panorama des solutions, sans hiérarchie.

Le Budget Transports a déjà une ressource propre, le Versement Mobilité, son impôt à lui.

On peut relever le taux du Versement Mobilité, on a vu tout à l'heure que vous étiez loin du plafond avec 1,2 %, le plafond étant à 2 %, vous avez une marge juridique de 1,20 % à 2 %. C'est ce que l'on appelle ici « moyens internes ».

Les « moyens externes », l'argent peut venir d'ailleurs que du Budget Transports lui-même, il peut venir d'une subvention du Budget principal, j'ai indiqué tout à l'heure que c'était autorisé, c'est ce que font deux tiers des Budgets Transports ailleurs en France. Ce qui veut dire que c'est le contribuable général de l'agglomération qui va financer le Budget Transports, en partie.

Votre Budget principal va déjà être sollicité par ses projets à lui, il n'aura pas forcément une marge considérable pour aller, au-delà de ses projets à lui, subventionner le Budget Transports.

Si jamais vous recourez au Budget principal, il y a de fortes chances que cela se traduise par une hausse d'un des impôts du Budget principal. Et les impôts du Budget principal, vous les connaissez comme moi, le principal en masse et en capacité juridique de modulation est la taxe foncière, celui que l'Agglomération partage avec les communes et le seul qui reste quasiment depuis la suppression de la taxe d'habitation.

On pourrait aussi imaginer que le Budget principal rembourse moins aux communes qu'il ne le fait aujourd'hui. Vous savez que le Budget principal reverse aux communes une Attribution de Compensation, je passe sur l'historique de ce flux, toutes vos communes ou presque touchent une Attribution de Compensation. Le Budget principal pourrait moins reverser d'Attribution de Compensation à certaines communes, ou à toutes, pour récupérer de la ressource. Cela suppose des règles de majorité qualifiée étroite et cela suppose l'accord des communes concernées.

Pour la taxe foncière, 1 point de taux de taxe foncière, c'est 18 euros par résident en moyenne sur le territoire. Chaque bâton est une commune, vous voyez qu'il y a des écarts de 1 à 2, voire de 1 à 3 entre les communes où les bases de taxe foncière par résidence sont faibles et celles où elles sont les plus élevées. Ayez bien cela en tête : 1 point de taxe foncière, par exemple passer de 20 à 21 % de taux, c'est en moyenne 18 euros de plus par an pour le contribuable.

Je rappelle aussi que la taxe foncière n'est pas payée que par les propriétaires résidentiels, elle l'est aussi par les entreprises dans un ratio de l'ordre d'un quart/trois-quarts.

On en vient aux résultats.

Quelques hypothèses. Pour faire des projections jusqu'en 2038, il faut élaborer un certain nombre d'hypothèses, les principales sont résumées ici, quelques-unes qui vont être très sensibles, nous le verrons.

Le taux d'intérêt des emprunts que vous allez réaliser. L'essentiel du projet va venir de l'emprunt, si vous vous forcez à autofinancer une partie du tram, la fiscalité va beaucoup augmenter. Donc *a priori*, vous allez faire comme tout le monde, vous allez emprunter et lisser la charge sur x dizaines d'années.

Le taux moyen d'emprunt est retenu à un taux d'intérêt de 2 %, aujourd'hui on est nettement en deçà de ces 2 %, sur des durées de 30 ans et moins. Le projet va durer très longtemps. Les emprunts sont considérés mobilisés sur une durée de 30 ans.

La durée d'amortissement des équipements, on a vu en quoi elle était importante tout à l'heure, elle va conditionner l'équilibre de la section de fonctionnement, est de 60 ans pour les infrastructures, 15 à 30 ans pour le matériel roulant. Ce sont les durées que donne l'instruction comptable dédiée aux transports.

On va aller directement au résultat de ces projections.

Trois scénarios ont été élaborés, on va voir successivement les résultats des trois scénarios, en fonction de trois variables.

Chaque fois la simulation porte sur les 6 scénarios A, B, C, D, E, F, A tout tram, F tout BHNS, et les intermédiaires qui vous ont été présentés il y a un instant.

Simulation 1

Le tram est alimenté par caténaire dans les simulations où il y a du tram, de A à E, l'économie sur les lignes existantes de 6,6 millions est engrangée par l'Agglomération et n'est pas redéployée pour étoffer le réseau en dehors de la zone du TCSP.

Le besoin de financement qui va se dégager en section de fonctionnement par les dépenses qui vont s'y trouver en plus est supposé réparti à 50 % sur les employeurs publics/privés *via* le Versement Mobilité, à 25 % sur la taxe foncière de l'agglomération, donc sur tous les contribuables de l'agglomération, principalement résidentiels mais pas seulement, à 25 % sur ce que l'on appelle ici les « communes concernées », les 5 communes concernées par le tracé.

Comment pourrait-on mettre à contribution les communes concernées ? C'est la dernière solution que je présentais tout à l'heure, l'Agglomération leur verserait moins d'Attribution de Compensation, ce qui induirait chez elles un besoin en ressources que l'on suppose comblé par une hausse de taxe foncière chez elles.

Donc :

- 50 % Versement Mobilité
- 25 % taxe foncière Agglomération, tout le territoire
- 25 % taxe foncière des communes concernées, pour simplifier.

Simulation 2.

Le tram reste alimenté par des caténaires, mais on redéploie les 6,6 millions d'économies sur les lignes existantes aujourd'hui, pour étoffer le réseau.

À partir de là, il n'y a plus forcément lieu de distinguer communes concernées, communes non concernées, tout le monde aura du réseau en plus, du réseau différent, et le besoin de financement de la section de fonctionnement du Budget Transports s'éclate à 50/50 entre Versement Mobilité et taxe foncière Agglomération.

Simulation 3.

C'est le scénario 2 mais avec alimentation du tram par le sol, dont je rappelle que cela génère des coûts d'investissement supérieurs de l'ordre de 20 %. C'est la seule différence avec le scénario 2.

Voilà les trois scénarios.

LES RESULTATS.

Vous avez trois tableaux.

Les lignes du haut ne font que rappeler « tram », « BHNS » branche par branche.

Au milieu, ce sont les principales caractéristiques financières notamment les coûts d'investissement correspondant à chaque scénario, source SYSTRA.

En bas, ce sont les résultats.

Ce que vous lisez en rouge, c'est le déséquilibre que vous allez occasionner sur votre Budget Transports si vous y insérez le projet scénario A, B, C, D, E, F sans toucher à quelque variable que ce soit en recettes.

Scénario A : 39 millions de déséquilibre du Budget Transports, qu'il va falloir couvrir soit par du Versement Mobilité, soit par la taxe foncière. Et vous lisez comme moi en rouge le déficit - ne parlons pas de déficit, ce n'est pas forcément le mot -, en tout cas le besoin de financement de la section de fonctionnement du Budget Transports dans chacun des scénarios.

La partie du bas, il y a 3 tranches.

Première tranche : on en met 50 % sur le Versement Mobilité. Vous vous rappelez que dans chacun des scénarios, c'est 50 % du besoin sur le Versement Mobilité. Cela suppose, pour le scénario A, + 0,79 point sur le taux de Versement Mobilité qui passe à 1,99 %, tout près du plafond de 2 %.

Deuxième tranche : c'est l'effet sur la taxe foncière de l'Agglomération, de la répercussion de sa partie du besoin de financement, combien de points de taxe foncière, 2,51 dans le scénario A en moyenne par contribuable agglomération, cela fait 45 euros de plus par an.

Troisième tranche : c'est l'impact sur les communes dites « concernées », on réduit leur Attribution de Compensation, elles augmentent le taux de taxe foncière, de combien faut-il qu'elles l'augmentent pour neutraliser cet effet, et combien cela représente pour chacun de leurs contribuables pour chaque résidence.

Voilà la lecture de ces trois tableaux successifs.

Simulation 1 : pas de redéploiement des 6,6 millions d'économie et tram par le sol.

Simulation 2 : on redéploie les 6,6 millions, c'est forcément plus cher puisqu'on ne récupère pas l'économie sur les lignes existantes pour bonifier l'économie du projet, on les réaffecte à d'autres lignes, les déficits sont donc forcément plus importants, les besoins de couverture sont plus importants, c'est la ligne rouge à nouveau.

Simulation 3 : combien cela coûte si vous réallouez les 6,6 millions, si le tram est alimenté par le sol et si le besoin de financement, par exemple 49 millions dans le scénario A, est réparti à 50/50 entre Versement Mobilité, taxe foncière Agglomération. La dernière tranche est à zéro.

Au passage, vous remarquez que dans 4 scénarios sur 6 ici, le taux du Versement Mobilité, qui est calculé mathématiquement, ressort en rouge, dépasse le plafond légal de 2 %. Vous ne pourriez pas tenir la règle des 50/50, 50 % Versement Mobilité, 50 % taxe foncière Agglomération. Il faudrait en mettre un peu plus sur la taxe foncière Agglomération et un peu moins sur le Versement Mobilité, vous n'avez pas le droit de dépasser le plafond, bien entendu.

Je ne suis pas sûr qu'il y ait lieu de commenter davantage ces tableaux.

Vous avez ici les ordres de grandeur.

On peut peut-être aller à un graphique de synthèse pour terminer.

Ce graphique vous présente les simulations 1, 2 et 3 que l'on vient de voir passer, le besoin en millions d'euros, ce sont les chiffres que l'on a vus en rouge, qui sont simplement mis sur un graphique.

Sur la page d'après dans votre document, vous avez l'impact de chaque scénario A, B, C, D, E, F pour chacune des 3 simulations, pour un contribuable à la taxe foncière de l'agglomération combien d'euros de plus en moyenne, pour un contribuable des communes concernées, et pour un employeur qui a un salarié qui lui coûte 30 000 euros, le fait d'augmenter le taux de VM représentera une charge supplémentaire de tant d'euros dans chacun des scénarios.

J'en ai terminé.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Nous pouvons passer au planning, avant de reprendre la séance et de passer la parole à nos vice-présidents.

Cabinet SYSTRA.- Cette diapositive illustre les étapes qu'il reste à franchir.

Les études dites « d'opportunité » sont terminées, elles ont permis de définir le réseau structurant, les corridors dans lesquels il va évoluer, et de définir les principaux attendus en termes de performance et de fonctionnalité.

L'étape suivante, ce sont les études dites « préliminaires ». Après le choix du scénario se posera la question de savoir exactement quel est l'itinéraire de chacune des branches qui aura été retenue, dans quelles rues l'on passe, de s'assurer de la faisabilité technique de ces scénarios, est-ce que les ouvrages d'art que l'on va traverser le supportent..., ce type de problématiques.

Les études préliminaires vont nous mener en gros à un an et demi à partir de maintenant, il faut compter entre 10 et 18 mois, on pourrait retenir 12 mois comme étant une bonne moyenne.

Les études dites « d'avant-projet » ont pour but de venir détailler les études préliminaires, elles sont surtout là aussi pour finaliser le coût de l'opération de façon très précise, et elles permettent d'engager l'enquête publique, c'est à ce moment-là que l'on engage l'enquête publique pour obtenir les différentes autorisations réglementaires, administratives, préfectorales dont nous avons besoin.

Pendant ces études, nous faisons les études dites « d'impact » qui sont réalisées durant cette phase d'avant-projet. L'impact sur l'environnement humain et naturel, la faune, la flore etc. Et cela, c'est de l'ordre de 18 mois à 20 mois.

Ensuite, les études de consultation des entreprises, études de détail, on définit chacune des parties du projet en lots techniques capables d'être assurés par des entreprises de travaux, chaque lot est défini précisément, tant dans sa composition que dans ses coûts, et on consulte les entreprises de travaux pour les attributions.

Enfin, la phase de travaux de réalisation, indiquée ici entre 18 et 36 mois, c'est une plage avec une moyenne qu'il faut plutôt situer autour de 24 mois pour des travaux, selon leur ampleur, entre 24 et 36 mois.

Voilà, Madame la Présidente.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Ce tableau est important pour montrer que, quoi qu'il arrive, nous commencerions seulement les travaux en 2025. Vous voyez le temps entre le point rouge aujourd'hui et le démarrage des travaux. Nous en avons encore pour 3 ans d'études et pour inaugurer le premier TCSP de notre agglomération, nous aurons attaqué le prochain mandat. Nous avons pris du temps, il faut maintenant avancer.

Nous allons reprendre la séance.

(La séance est reprise)

Mme LA PRESIDENTE.- Je vais laisser la parole, par ordre, à Didier SARDA, Sandrine DALL'AGLIO, François ASTORG, Marc ROLLIN et Denis DUPERTHUY.

M. SARDA.- *(Talloires-Montmin)* Bonsoir à tous.

L'idée est que les élus qui ont été en charge de ce projet vous donnent quelques réflexions avant que le débat soit ouvert.

Je ne vous cache pas mon émotion ce soir, c'est un énorme travail que l'on a conduit jusqu'à maintenant, qui en ouvre un encore plus énorme derrière, nous allons parler de quelques centaines de millions d'euros. Je ne pense pas que, dans le mandat, on parle beaucoup de ce niveau d'engagement.

Cette semaine, j'ai pensé à nos prédécesseurs qui, dans les années 50, en 1957, ont décidé de boucler le lac avec un gros collecteur pour collecter les eaux usées. Nous sommes dans ce type d'investissement et d'infrastructures pour l'avenir.

Comme vous le savez, je fais partie de l'équipe des élus Mobilité qui, au côté des agents, ont conduit les réflexions et les réunions qui nous amènent au vote d'aujourd'hui.

Au passage, j'ai une grande pensée pour ces agents très engagés pour leur territoire et au service de celui-ci, quels que soient les élus et leurs idées. Bravo et merci à eux, parce que ce n'est pas facile tous les jours, et je parle au-delà de la Direction Mobilité.

Comme j'ai pu l'écrire, je me suis investi sur ce projet sans a priori, en construisant ma réflexion grâce au travail des experts, aux interrogations de la population et au dialogue permanent avec les élus que vous êtes.

Ma conviction est que nous devons faire un premier choix, celui du site propre intégral pour notre transport collectif en site propre, je n'insisterai pas sur ce point car il me semble qu'il remporte une forte adhésion, voire une unanimité, nous le verrons tout à l'heure, mais c'est la première grande décision à prendre pour notre territoire.

Comme j'ai pu déjà le dire, à infrastructure équivalente, le site propre intégral, les machines tramway et bus à haut niveau de service sont proches aujourd'hui. La ponctualité, le confort, l'économie des gaz à effet de serre grâce au report modal seront très proches. Les fréquences seront meilleures avec le BHNS.

Si nous prévoyons une urbanisation très forte sur l'axe Pringy-Seynod sans se battre pour mieux utiliser le train existant de Pringy à la gare d'Annecy, le tram pourra accompagner plus loin cette densification de l'axe.

La requalification urbaine, l'embellissement de la ville pourraient être équivalents avec un tram ou un BHNS. Mais il faudra, comme l'ont dit nos experts à la réunion publique mardi, plus de courage politique pour le BHNS car il subsistera toujours la tentation d'utiliser le couloir de roulement avec d'autres engins.

Il y a 10 ou 15 ans, les machines ne pouvaient pas être comparées, c'est indéniable, mais avec le choix du site propre intégral et les nouvelles motorisations et nouvelles livrées des BHNS, il y a match aujourd'hui. C'est ainsi que le séminaire des élus ne préconise que deux scénarios : l'un tout BHNS, le F, et l'autre avec une seule ligne de tram, le E. Le BHNS en site propre intégral a déjà gagné sa place dans notre agglomération.

Alors aujourd'hui, nous pouvons essayer de rattraper l'histoire, nous pouvons prendre une décision politique que les agglomérations équipées de tram ont prise entre 1989 et 2009, entre 33 ans et 13 ans. Ils n'avaient réellement qu'une seule machine à leur disposition.

Nos experts nous l'ont dit en réunion publique mardi, plus aucune agglomération n'a de projet de tram en partant de zéro, celles qui ont fait ce choix avant 2009 mixent aujourd'hui les extensions en tram ou en BHNS. Pour moi, le coût de ce rattrapage de l'histoire est les 140 millions d'euros de différentiel entre le E et le F.

Ou alors, nous pouvons écrire notre propre histoire en regardant vers demain avec une nouvelle machine parfaitement adaptée à notre taille d'agglomération pour les 30 à 40 ans à venir. Je pense vraiment que nous pouvons être les précurseurs, pour les agglomérations de notre taille, sur les mobilités collectives avec le choix d'un BHNS sur site propre intégral.

Ma conviction est que, pour la ligne Pringy-Seynod, nous avons le choix entre le tram, qui est la machine d'hier et d'aujourd'hui, et le BHNS qui est la machine d'aujourd'hui et de demain.

C'est sur ces bases que je répondrai aux dernières interrogations lors de notre débat et qu'évidemment, je voterai pour le scénario F.

Mme DALL'AGLIO.- (*Annecy*) Je vais vous proposer une intervention très courte et très synthétique.

Nous avons beaucoup échangé déjà et nous continuerons à le faire tout au long du projet puisque, comme l'a souligné Didier, cela ne fait que commencer aujourd'hui.

Je remercie ici tout particulièrement les Conseils Municipaux qui depuis un mois nous ont reçus pour que nous venions à la fois présenter l'essentiel du projet, mais aussi recueillir leurs attentes et leurs inquiétudes, et les besoins de l'ensemble des territoires des 34 communes.

Notre agglomération est jeune, nous avons besoin de nous connaître, nous avons besoin de poursuivre la fusion, elle n'est pas complète, et l'interconnaissance est un sujet très important pour moi.

Vous avez reçu ce matin la synthèse de mes réflexions. J'ai eu le sentiment d'être à la fois la petite souris et la cheville ouvrière de ce projet. Je voudrais donc laisser un peu de côté la technique, les chiffres et les finances pour cette fois, nos experts les ont largement exposés. Ils nous ont proposé un regard complémentaire qui nous a fait beaucoup avancer. Le cabinet Klopfer nous a ouvert les pistes qui montrent que le financement des deux scénarios préférés des élus est réalisable. Tout cela, la technique, les finances, est assez bien cerné, du mieux qu'il est possible à ce stade du projet.

Le dialogue va se poursuivre sur les questions financières pour trouver le meilleur compromis possible entre les 34 communes, les communes concernées, la taxe sur le foncier bâti, le Versement Mobilité, tout cela est dans le champ des possibles et c'est la bonne nouvelle.

Mais je voudrais aujourd'hui vous parler simplement d'ambition et de regard sur l'urbain.

Si le scénario E retient plus mon attention que le scénario F, ce n'est pas pour des raisons d'emport ou de capacité, c'est bien pour des raisons de requalification urbaine, alors qu'un projet de BHNS est d'abord un projet fonctionnel, cela reste un objet routier du point de vue des déplacements. Un projet de tram est beaucoup plus que cela.

C'est aussi un projet d'apaisement des espaces publics, de facilitation des circulations piétonnes, c'est un projet qualificatif qui devra redonner envie à tous les Grands Annéciens de revenir faire leurs emplettes en ville, eux qui nous disent souvent qu'ils n'y viennent plus à la fois pour les raisons d'embouteillages que nous connaissons tous, mais aussi à cause d'un sentiment d'étouffement dans la partie la plus dense de notre belle ville.

C'est dans cet esprit d'ambition que la ligne de tram Pringy-Seynod trouve sa place. Elle relierait les espaces les plus dynamiques en termes d'emploi, plutôt du côté nord de l'agglomération, aux zones d'habitat les moins favorisées, plutôt du côté sud de l'ancienne RN 201, où les habitants ont le plus besoin de transport en commun pour leurs activités quotidiennes et pour les déplacements domicile/travail.

Je n'irai pas plus loin sur ce choix de l'envie de ville, je crois que c'est un trait d'union, une ambition pour l'avenir.

Je voudrais surtout conclure sur le sentiment d'une victoire collective pour avoir su, dans l'incertitude et dans la complexité, choisir la voie de l'action et du courage politique. Ce courage, nous l'avons eu ensemble, tous les vice-présidents et conseillers délégués qui ont travaillé sur ce projet, et il n'y a pas que les 5 qui sont cités aujourd'hui, sous la responsabilité de notre présidente qui a été le moteur et la dynamique de ce dossier.

Du courage, il va nous en falloir encore beaucoup pour mener à bien l'ensemble du projet dans le temps long.

Ce qui peut vous paraître un désaccord sur le choix du scénario final n'est en réalité que l'expression du sentiment de notre énorme responsabilité. Nous restons d'accord sur l'essentiel.

Sachons dès aujourd'hui avoir le courage de prendre position. J'espère qu'il n'y aura aucune abstention au vu des enjeux. Et sachons dès demain avoir la sagesse de nous rassembler autour du scénario qu'aura choisi majoritairement notre assemblée.

M. ASTORG.- (*Annecy*) Madame la Présidente, chers élus du Conseil communautaire, chers collègues, je tiens tout d'abord à remercier l'équipe Mobilité et les autres élus qui ont travaillé sur ce dossier, mais remercier surtout l'équipe et les agents de la Mobilité qui ont fait un travail considérable pour arriver là où nous sommes aujourd'hui. Merci à eux.

Nous voici presque un an et demi après le début de notre mandat d'élus de notre Agglomération, et la décision que nous devons prendre ce soir est majeure, car elle va lancer un projet de mobilité qui engage l'avenir de notre territoire pour les 20, 30, 40 ans à venir pour nos 210.000 habitants du Grand Annecy mais aussi, au-delà, pour les plus de 300.000 habitants du bassin de vie dans lequel nous sommes.

J'ai entendu le choix des maires de la Rive Ouest de privilégier le bus plutôt que le tram, je respecte leur décision.

Le choix que nous nous apprêtons à faire ce soir doit respecter l'intérêt général de l'agglomération et ses habitants et de toutes ses communes. Je ne souhaite pas une solution qui conviendrait à Annecy la ville-centre et pas aux autres communes, mais je n'accepterai pas non plus une solution qui conviendrait aux autres communes et pas à la ville-centre et à ses 130.000 habitants.

Le 9 novembre dernier, je m'étais engagé à demander l'avis aux Annéciens. En 9 jours, ce sont 3.174 personnes précisément qui ont répondu, 66 % étant favorables à un mix tram/BHNS.

Nous, les élus d'Annecy, avons été élus sur ce projet de territoire et il me tient à cœur de vous le rappeler ce soir.

Je tiens aussi à rappeler que deux autres listes proposaient le tram dans leur programme, il s'agit de la liste conduite par M. RIGAUT, mais aussi la liste conduite par M. DUPERTHUY lors des dernières élections.

Comme j'ai entendu les maires de la Rive Ouest, je vous demande ce soir d'entendre le souhait et la voix de la ville-centre. Annecy tiendra ses engagements en matière de densification et d'urbanisation, c'est très important.

Annecy continuera à être moteur pour que nos projets de territoire avancent.

Annecy a besoin d'un projet de mobilité adapté aux flux pendulaires et à l'attractivité touristique de notre territoire.

D'un schéma structurant en cœur de ville avec un tram sur l'axe Seynod-Annecy-Pringy partiront des lignes de transport en commun, des voies cyclables en site propre, des parkings-relais sécurisés, des sites d'autopartage, pour que les habitants des territoires périurbains et ruraux, secteurs de Poisy, Epagny-Metz-Tessy, Pays de Fillière, Pays d'Alby et des bords du lac, puissent se déplacer et être connectés au réseau *via* des pôles d'échanges multimodaux.

Je comprends et mesure l'investissement qui vous est demandé pour ce projet de transport, le sentiment de financer un équipement à la seule intention des habitants d'Annecy. C'est là où nous ne pouvons pas faire d'erreur. Ce projet bénéficiera à l'ensemble des habitants de l'agglomération et, avec un tram en ville-centre, les habitants pourront plus facilement se déplacer pour les services publics, l'accès au lac et venir travailler.

Ce n'est pas rien si chaque jour, la congestion routière se situe sur les territoires périphériques vers la ville-centre le matin et à l'inverse le soir. Ce serait une erreur de penser que seuls les Annéciens en profiteront.

Le tram offre une vraie réserve de capacité à l'inverse d'une ligne de BHNS qui risque d'être saturée au bout de quelques années, et on ne pourra, hélas, pas trouver de solution à la suite. Il est alors impossible de se passer de cette ligne et de son trafic de voyageurs pour engager les travaux d'un tram. C'est un choix irréversible et une impasse que regrettent certaines agglomérations.

Ne prenons pas ce risque alors que les deux études menées pour le Grand Annecy ont mis en tête l'axe Pringy-Annecy-Seynod parmi les branches prioritaires.

Notre choix est difficile car nous devons bien entendu mesurer nos engagements de dépenses, mais sans prendre une décision purement comptable.

L'écart entre les deux solutions E et F se situe, comme vous l'avez vu, entre 559 et 691 millions d'euros, ce qui nécessitera un effort financier partagé entre entreprises, propriétaires et contribuables.

Le Cabinet Klopfer confirme que notre Agglomération est en mesure de financer ces scénarios. Les simulations et les calculs des services du Grand Annecy montrent que, dans les deux scénarios, ces efforts resteront raisonnables car ils seront progressifs au fil des années pour rejoindre les taux moyens de fiscalité des agglomérations comparables en France.

La solution que nous prendrons nous demande de considérer aussi l'équilibre et l'avenir de la gouvernance de l'agglomération entre la ville-centre et les autres communes. Aucune agglomération ne peut faire réussir son projet de territoire contre sa ville-centre, comme à l'inverse.

Nous avons les moyens de nous porter à la hauteur des attentes de tous nos habitants pour que la voiture reste au garage et que nous puissions mieux circuler, pour que nous améliorions la qualité de l'air sur notre territoire tout en mesurant notre rôle à jouer dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Mesdames et messieurs, chers collègues, ce soir votons le scénario E.

Merci pour votre écoute.

M. ROLLIN.- *(Duingt)* Bonsoir à tous. Mes chers collègues, en tant que Vice-Président en charge de la Qualité de l'air et de la transition écologique, le choix qui sera fait ce soir, quel que soit le scénario, sera un bon choix pour notre territoire.

La mobilité représente 40 % des gaz à effet de serre, et quel que soit le matériel choisi, un tram ou un BHNS, le plus important est que ce futur transport roule sur une voie réservée et que celui-ci donne envie à nos concitoyens de l'utiliser grâce à ses performances et sa ponctualité.

Grâce à cet investissement, nous arrivons seulement à ne pas faire augmenter nos GES, même en doublant la fréquentation de ce futur transport en commun. La baisse de nos émissions de gaz à effet de serre se fera sur l'électrification de tous les modes de déplacement, mais aussi par d'autres mesures.

Développer le covoiturage pour augmenter le nombre de voyageurs par véhicule et réduire le nombre de véhicules circulant pour répondre à la même nécessité.

Optimiser la logistique urbaine de notre territoire pour réduire nos besoins.

Travailler à la mobilité en encourageant le télétravail et les tiers-lieux pour éviter à nos concitoyens qui le peuvent de se déplacer.

Travailler sur les autres modes de transport, notamment le vélo et la création de pistes cyclables sur l'ensemble de notre territoire.

Pour la qualité de l'air, la suppression des voitures diesel dans les 10 prochaines années nous fera diminuer de presque 80 % les dioxydes d'azote et nous fera baisser de 30 % les particules fines.

Cependant, il nous faudra obligatoirement développer la voiture électrique car le parc de véhicules devra être à 50 % décarboné en 2030 pour atteindre les objectifs du Plan climat et faire diminuer fortement nos gaz à effet de serre.

N'oublions pas, mes chers collègues, les 60 autres pour cent d'émission qu'il nous reste à faire diminuer et notamment relever ensemble l'immense défi de massifier la rénovation de nos bâtiments et de produire de l'énergie renouvelable.

Pour terminer, je voudrais insister sur la nécessité d'aller le plus vite possible car notre Agglomération va devoir mettre en place une Zone à Faible Emission pour le 31/12/2024. Nos concitoyens les plus modestes, qui n'auront pas les moyens de se payer une voiture électrique, seront contents d'avoir dans les années à venir un mode de transport efficace sur l'agglomération.

Je vous remercie.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Bonsoir à tous.

Chers collègues, avant de commencer, je voulais à mon tour remercier l'ensemble des services de l'Agglomération mais particulièrement les services Finances qui ont eux aussi été très sollicités depuis plus d'un an sur cette question du TCSP.

Je veux aussi remercier l'ensemble des élus qui ont participé au groupe de travail mené et les cabinets d'experts, en particulier M. ESCALLIER, pour tout le travail qu'il a mené et surtout la capacité de réaction qui a été la sienne, notamment ces derniers jours.

Les chiffres que je vais vous citer sont ceux issus de la simulation 3, vous aurez compris que c'est la plus récente et la plus plausible à ce stade de notre réflexion.

En ce jour de vote historique pour le Grand Annecy, je souhaitais, en tant que Vice-Président aux Finances, vous apporter les éclairages financiers, budgétaires et fiscaux pour éclairer notre décision.

Notre décision d'instaurer un TCSP sur notre territoire implique 7 points.

Il implique d'abord d'apporter sur notre bassin de vie et, donc, à l'économie locale, un investissement d'un montant inédit à ce jour : selon notre choix, entre 559 millions d'euros et 1,2 milliard d'euros, avec une première tranche dans ce mandat de 300 millions d'euros. On entend déjà toutes les conséquences pour l'emploi, les retombées économiques pour nos entreprises.

Selon le scénario retenu, nous allons faire progresser notre niveau d'endettement vers des sommets de mobilisation de capitaux également inédits : de 424 millions d'euros à 818 millions d'euros selon le scénario retenu pour notre budget annexe.

Cet endettement est possible sur notre territoire car il reflète à la fois la bonne santé de notre économie locale après la crise sanitaire et notre capacité de gestion et de bonne gestion héritée du passé, comme l'ont montré les analyses du cabinet Klopfer.

Cet investissement majeur s'accompagne d'un PPI lui-même historique. C'est le premier depuis plusieurs années et son montant total, que je vais vous détailler dans le point suivant, est lui-même historique.

Cet investissement va nécessiter de notre part un engagement de gestion inédit et auquel je suis particulièrement attaché.

Vous aurez compris que notre Budget principal est l'assureur de notre Budget annexe des Transports. Par conséquent, il devra garder son excellente santé financière globale pour que nous puissions emprunter les sommes nécessaires à notre projet de TCSPI.

Cet investissement va donc nécessiter demain des décisions courageuses et volontaires en matière de fiscalité pour couvrir le besoin de financements nouveaux.

Ces décisions impacteront nos concitoyens et nos entreprises, mais elles sont la contrepartie d'un territoire apaisé, plus attractif et mieux irrigué par des transports plus efficaces.

J'insiste en tant que VP Finances sur l'impossibilité de déroger à la limite des 2 % pour le taux de VM. Selon nos choix, cette limite nécessitera donc des arbitrages nouveaux fiscaux comme la mobilisation complémentaire de la taxe foncière.

Nous entamerons, dans un esprit de transparence, d'écoute et tous ensemble, comme cela a été notre marque de fabrique depuis le début, dès notre choix de tracé voté ce soir, une nouvelle phase détaillée de travail sur les modalités de financement qui viendront en même temps que nous travaillerons notre pacte fiscal et financier avec l'ensemble de vos communes, ce pacte fiscal et financier étant proposé pour la fin du premier semestre 2022.

Je vous remercie.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Je vais maintenant laisser la parole à l'assemblée.

M. DAVIET.- (*Epagny-Metz-Tessy*) Je voudrais saluer avant tout la qualité du travail fourni. Elu depuis plus de 35 ans, c'est bien la première fois que l'on a pu débattre sur un réel projet d'aménagement de notre territoire.

En ce qui concerne la position de la commune d'Epagny-Metz-Tessy, à l'unanimité du Conseil Municipal qui s'est tenu le 16 novembre, notre choix se porte sur la version F pour les raisons suivantes.

Avoir un réseau de TCSP, 2 modes de transport différents, BHNS et tram, c'est-à-dire 2 flottes différentes, n'est pas concevable en matière de fonctionnement et de coût de fonctionnement. Il nous faudra une aire de tram conséquente, soit environ 3, 4, voire 5 hectares, et quand on connaît la cherté et la rareté du foncier dans la première couronne, je vous laisse chercher un site à proximité de ce réseau.

D'autre part, la mise en œuvre des voies de tram nécessite de dévier tous les réseaux en souterrain (eau potable, eaux pluviales, eaux usées, énergie, téléphonie, fibre optique...).

Les voies de tram ne font pas bon ménage avec les pistes cyclables, je ne sais pas si vous avez lu l'article du *Dauphiné Libéré* du 05/11/2021 où la Ville de Genève cherche un système pour éviter que les vélos soient coincés dans les rails du tram. J'ai l'article à votre disposition. Alors que l'utilisation d'un BHNS permet aux cyclistes d'emprunter la voie sans difficulté et, bien entendu, en économisant du foncier.

C'est pourquoi les agglomérations d'Amiens (190 000 habitants), de Bayonne (312.000 habitants), Douai (150.000 habitants), Metz (230.000 habitants), Nîmes (366.000 habitants), Pau (183 000 habitants), qui sont des agglomérations sensiblement identiques à la nôtre, ont choisi le BHNS en électrique, en hydrogène pour Pau, et les quelques interlocuteurs que j'ai pu avoir en ligne sont très satisfaits d'avoir fait ce choix.

Je pense également aux communes de la seconde couronne qu'il ne faudra pas oublier de raccorder au réseau principal, et ce coût doit bien être intégré en totalité dans l'enveloppe globale.

Pour terminer, avoir des goûts de luxe, c'est bien, encore faut-il pouvoir se les payer sans mettre en péril d'autres investissements liés aux autres secteurs de la mobilité, et notamment nos pistes cyclables qu'il faut impérativement boucler.

Merci.

Mme LAYDEVANT.- (*Annecy*) Les élus d'*Annecy Ensemble* ici présents partagent comme vous tous l'urgence de mettre en œuvre un mode de transport efficace, qui permette de remplir pleinement les objectifs de mobilité sur notre territoire, à savoir, réduire les gaz à effet de serre afin de conserver une bonne qualité de l'air, réduire la circulation des voitures individuelles pour conserver un territoire apaisé face à sa forte croissance démographique.

Nous nous interrogeons cependant sur la précipitation à voter dans ce contexte de divergence politique dans la majorité municipale d'Annecy, ville de l'agglomération qui concentre l'essentiel des réseaux de transport en commun, et dont certains élus aujourd'hui entraînent l'Exécutif de l'Agglomération dans leur sillage.

Je viens d'entendre mon collègue Roland DAVIET qui a parlé de porter l'avis du Conseil Municipal d'Epagny-Metz-Tessy alors qu'à Annecy, on n'a pas été fichu de se mettre d'accord. Excusez-moi de cette intervention.

D'autre part, on nous demande de voter pour un projet non abouti tant techniquement que financièrement. Nous savons tous que ces sujets font encore débat, avec des échanges loin d'être sereins au sein de l'Exécutif de cette instance.

Un projet d'une telle envergure, avec des engagements financiers aussi lourds, ne se décide pas sans être en possession de tous les éléments, c'est une question de respect envers nos concitoyens.

Pour ces raisons, nous souhaitons un report de ce vote, qui nous permettrait, ainsi qu'à nos concitoyens, d'avoir une position éclairée. Quelques mois supplémentaires nous amèneraient à prendre une décision dans un climat plus apaisé, avec des choix rationnels, sans que ces enjeux de territoire soient transformés en enjeux purement politiques, loin de l'intérêt général, où chacun est acculé à choisir son camp.

Madame la Présidente, je vous demande donc de mettre au vote un report de cette délibération, non pas un report aux calendes grecques mais un report de quelques mois, avant que nous ayons les réponses à toutes nos questions.

Merci par avance.

M. RIGAUT.- (*Annecy*) Madame la Présidente, chers collègues, quelques points. J'interviendrai plus tard sur la méthode, si vous le voulez bien.

Sur le fond, je tiens à réaffirmer que quand on entend dire ici ou là qu'il ne s'est rien passé en matière de déplacement et de transport depuis 20 ans sur notre territoire, ce n'est pas tout à fait exact. Il s'est passé beaucoup de choses malgré tout.

La SIBRA a bien évolué, je tiens à saluer d'ailleurs le travail qui a été mené pour réaliser les évolutions de la SIBRA, pour porter avec les salariés et les élus précédents une dynamique, dans un contexte difficile pour le développement des transports en commun. Des morceaux de voies en site propre existent déjà ici ou là.

L'agglomération nouvelle Grand Annecy a été créée et ce temps de restructuration de notre territoire permet aujourd'hui, justement, de pouvoir aborder les sujets de ce soir et je m'en félicite.

Les études de tram ou de BHNS ont été lancées en 2019 par l'équipe précédente, et pas à partir de n'importe quoi, mais après avoir porté un projet que l'on a appelé "*Imagine le Grand Annecy*", qui est le projet de territoire que vous rappelez souvent ici. Je suis toujours très attentif et satisfait lorsque chacune des actions se met en place conformément à ce projet, qui a été voulu démocratiquement et fait avec l'ensemble des habitants, dans une grande démarche participative qui n'avait jamais été réalisée auparavant.

Je tenais à redire cela pour le saluer et le remettre dans le contexte. Nous sommes aujourd'hui au moment historique de la mise en œuvre de ces voies de transport en commun en site propre, et le mot « intégral » me va bien, même si nous savons que nous ne pourrions pas faire de l'intégral complet, le tunnel de La Puya reste un sujet, il y a des points techniques particuliers, mais ce n'est pas l'objet de ce soir.

Deuxième élément, nous sommes une agglomération de 210.000 habitants, certes, mais nous sommes un bassin de vie de 320.000 habitants. Le bassin de vie, le bassin de mobilité, là où les gens se déplacent, ne tient pas compte des frontières de l'agglomération d'Annecy quand on vient de Sillingy, de La Balme ou de Faverges, ne tient pas compte des limites administratives. Les besoins de mobilité concernent une population un tiers plus importante globalement que celle dont nous parlons régulièrement. Cela veut dire qu'il faut considérer un dimensionnement de nos outils de transport en fonction de cela.

Bien sûr, les personnes extérieures ne contribuent pas actuellement au financement. C'est une question. Mais on peut aussi imaginer que l'évolution dans quelques années de nos structures administratives permettrait, par un fonctionnement différent, des syndicats mixtes - il y a des méthodes pour cela, je peux en parler plus longuement –, de mobiliser l'ensemble de ces 320.000 habitants, donc des ressources potentielles eu égard aux besoins de déplacement.

Donc prenons la bonne taille, le bassin de vie, le bassin de mobilité et non pas le seul territoire de notre agglomération.

Je sais, bien sûr, que vous travaillez avec les territoires voisins pour traiter ces interfaces, mais il reste encore beaucoup de choses à faire dans cette dynamique.

Parlons maintenant d'une vision à 30 ou 40 ans.

Un centre-ville apaisé, tout le monde le veut.

Le futur centre-ville d'Annecy avec une Zone à Faible Emission, la loi va l'obliger, il y a une volonté politique ici pour le faire, j'en suis le premier porteur, pour améliorer la qualité de l'air. Nous avons l'eau pure du lac, nous voulons l'air pur au bord du lac, cela pourrait être un slogan partagé par tous.

La ville d'Annecy concerne tout le monde, c'est la ville chef-lieu de notre département, cela concerne les Annéciens, les Grands Annéciens mais également tous les Haut-Savoyards, et tout le monde vient à Annecy. Dans quelques années, nous aurons envie d'y venir avec un transport efficace, performant, des parcs-relais, du report modal et tout ce dont nous avons longuement parlé ce soir.

Mais il faut le redire, c'est une vision politique à long terme, j'ai entendu tout à l'heure les propos de Mme DALL'AGLIO dans ce sens.

Cette vision à 40 ans doit également nous amener à avoir une vision sur l'outil. On arrive sur les différents scénarios.

Je voudrais interpeller l'assemblée. Les études qui ont été faites ont pris comme clé d'entrée 30 ans en matière d'amortissement du matériel, 30 ans en matière de durée d'emprunt.

Si on prend un tramway, par exemple, un mode plus lourd, qui est plus durable, les durées d'amortissement peuvent être plus longues, on peut imaginer un amortissement d'infrastructure sur 100 ans, ce qui fait que l'on amortira les dotations sur une cinquantaine d'années - mais cela devient technique - et une durée d'emprunt sur une cinquantaine d'années également.

J'appelle à témoin les cabinets d'études, et notamment SYSTRA, qui nous ont indiqué que les fourchettes d'investissement sont entre 16 et 30 millions. Certes. Mais si l'on prenait 25 millions d'euros par kilomètre pour faire un tramway par exemple, compte tenu de la structure de notre territoire, c'est tout à fait réel, 30 millions, ce sont les zones les plus denses et la région parisienne, 16 millions c'est Besançon, à 25 millions, on peut objectivement faire une ligne de tramway, en baissant évidemment les coûts, vous l'avez bien compris.

De même, quand on prend les coûts d'exploitation moyens, 8 euros du kilomètre et non pas 10, qui est la fourchette maxi, on peut objectivement arriver à faire cela parce qu'aujourd'hui, les matériels sont plus modernes. On parle de suppression de caténaire et de mettre cela dans le sol, comme à Bordeaux, mais c'est fini, c'était il y a 15 ans.

Aujourd'hui, M. SARDA parle de BHNS moderne, il y a également des tramways modernes. Le tram roule sur des rails, cela fait vieux, le TGV roule sur des rails, c'est ce qu'il y a de plus moderne. Il faut se mettre dans la même perspective, avec du matériel qui peut évoluer.

Quand on fait cela avec du matériel tramway léger, avec des batteries embarquées pour ne plus avoir de caténaire dans les zones sensibles, on arrive à des coûts équivalents, en prenant une durée d'amortissement sur 50 ans au lieu de 30, c'est vrai, on paye la même chose, et je demande que les cabinets puissent confirmer ces chiffres, c'est-à-dire 20 millions d'euros par an de besoin pour financer le transport, autant que le BHNS qui est estimé à 22 millions. Mais avec mes propos, on peut aussi imaginer que l'on puisse faire quelques économies avec le BHNS.

La seule question n'est pas un effort supplémentaire et on ne pourra plus se payer les autres politiques, puisqu'au prix annuel d'un remboursement de BHNS, on peut se payer une ligne de tramway, simplement on le paiera 20 ans de plus. Cela signifie que l'on a un amortissement non pas sur 30 ans mais sur 50 ans. On envoie de la facture à nos petits-enfants mais, en même temps, on leur envoie un outil de développement et de perspective d'avenir parce que les lignes que l'on prévoit aujourd'hui avec le scénario E - vous avez bien compris que c'était mon choix - pourront être prolongées vers le nord, vers le sud, et on pourrait imaginer un jour qu'Annecy, Cran-Gevrier, Meythet et Epagny puissent être prolongées sur La Balme et Sillingy. C'est une nécessité pour l'avenir de notre territoire et sa capacité d'urbanisation.

On peut rentrer ensuite dans des domaines plus techniques, un tramway, c'est moins d'emprise en largeur, cela s'insère mieux, c'est aussi de la désimperméabilisation des sols puisque cela permet des espaces de réchauffement moindres, il y a moins de goudron, il y a plus d'herbe, mais cela impose d'autres contraintes, c'est vrai, de pistes cyclables, de report modal, de contraintes de la voiture, de parc-relais etc. Mais nous y avons déjà travaillé et je sais que nous allons continuer.

Je reviendrai tout à l'heure sur la méthode mais je voulais faire cette intervention puisque nous sommes dans le champ plutôt technique de notre débat.

Mme CERIATI-MAURIS.- (*Annecy*) Je m'exprimerai au nom du groupe *Vision de Femmes*.

Pour sa part, le groupe *Vision de Femmes* souhaite attirer l'attention, quelles que soient les solutions de mobilité retenues, sur les éléments suivants.

Il ne doit pas s'agir de solutions identifiées ville-centre, elles devront être au service de tous les habitants du Grand Annecy, même les plus éloignés, et ne pas opposer les modes de transport qui peuvent être complémentaires dans une semaine ou dans une vie.

La question du coût et du financement doit être prise en compte de manière à ne pas mettre en péril les capacités d'investissement de notre Agglomération. Nous avons devant nous d'autres défis énormes à relever comme le vieillissement de la population. Et je rejoins les propos de M. DUPERTHUY quand il dit que jamais l'Agglomération ne s'est engagée dans un projet de cette importance.

Parmi les solutions présentées, certaines induisent une densification forte autour des lignes à mettre en place et un temps de chantier plus ou moins progressif et généralisé. Il conviendra d'être clair sur ce sujet, d'en assumer les impacts face à nos concitoyens qui expriment un sentiment de saturation du territoire.

Pour autant, quelques indices nous montrent que s'amorce un ralentissement de la progression du nombre d'habitants sur ce territoire, tant au niveau du département que de la ville-centre. Juste un exemple concret, une centaine d'enfants de moins à la rentrée 2020 à Annecy.

La plus grande prudence nous semble donc être de mise sur la prospective à 2050, qui nous conduirait à des choix erronés.

Je vous remercie.

M. LECONTE.- (*Annecy*) Chers collègues, le choix entre le tram et le BHNS en site propre intégral est un choix difficile car les deux solutions présentent de nombreux points communs, nous l'avons vu dans les exposés et dans les interventions.

Cependant, le bus à haut niveau de service en site propre intégral remplit des exigences que le tram n'assure pas.

Premièrement, la rapidité. Les travaux du BHNS seront réalisés plus facilement et plus rapidement que le tram, ils permettront une mise en place d'un transport performant très vite.

Deuxièmement, l'équité. Tous les Annéciens, et pour une part les Grands Annéciens, auront la même qualité de service alors que le tram ne desservirait qu'une minorité de la population.

Troisièmement, l'adaptabilité. Le bus n'obère pas l'avenir, il laisse la possibilité d'adapter les transports aux évolutions technologiques et comportementales, comme par exemple les véhicules autonomes.

Quatrièmement, l'intermodalité. Il n'y a pas nécessairement rupture de charge pour les bus qui viennent de l'extérieur du cœur de l'agglomération.

Cinquièmement, la qualité de service sur la fréquence. Le tram ayant une grande capacité, il devra passer moins souvent pour se remplir s'il veut rentabiliser son passage.

Sixièmement, l'économie, ce n'est pas là le moindre des arguments. Le BHNS est moins cher que le tram et donc moins lourd pour les impôts locaux.

Pour toutes ces raisons, je voterai le scénario F.

M. MARTINOD.- (*Villaz*) Tout d'abord, merci à tous les acteurs qui ont travaillé sur cet important projet.

À Villaz comme dans la plupart des autres communes, nos élus ont été sollicités pour donner leur avis en s'appuyant sur les études communiquées, leur participation aux réunions publiques et nos échanges internes. Tous sont convaincus qu'il faut faire quelque chose rapidement pour la mobilité au cœur de notre agglomération.

Ceci dit, notre analyse montre que nous ne voyons pas d'avantages déterminants pour justifier un surcoût de plus de 130 millions d'euros pour une ligne de tram avec caténaire, voire plus de 200 millions d'euros si cette ligne est totalement alimentée par le sol.

Le BHNS nous paraît donc en effet plus équitable pour l'ensemble du territoire, avec, entre autres, un niveau de service quasiment identique, voire une plus grande fréquence pour le BHNS, des temps de transport comparables puisqu'en site propre, des résultats pour l'environnement comparables puisque tout électrique, un coût de fonctionnement inférieur, et peut-être une meilleure souplesse vis-à-vis des évolutions technologiques futures.

Nous ne pensons donc pas qu'une solution BHNS soit une solution au rabais. Son financement a déjà des impacts importants sur le Versement Mobilité et la fiscalité des ménages.

Par ailleurs, nos communes doivent aussi faire face à des besoins d'investissement importants qui vont nécessairement aussi avoir des impacts sur la fiscalité de la seule taxe foncière sur le bâti.

Construisons donc ce qui est nécessaire, raisonnable et suffisant, pour aujourd'hui et demain, et évitons d'investir dans un système surdimensionné et nettement plus cher.

Enfin, cela a été dit, notre Agglomération a aussi d'autres projets à financer, je pense à la mobilité pour tous nos territoires, à la qualité de l'air, aux personnes âgées, à l'économie, ne mettons pas toutes nos ressources dans le même panier.

Dans l'état actuel de données et des informations que nous avons eues, nous serons donc favorables au scénario F.

Merci à tous.

M. TOÉ.- (*Annecy*) Nous avons la chance d'avoir une activité économique dynamique sur notre secteur. Evidemment, nous allons augmenter le VM et les entreprises seront doublement pénalisées car il y aura également la taxe foncière.

Ne chargeons pas trop l'aspect fiscal des entreprises qui va les pénaliser. Pour ces raisons, je voterai le scénario F.

M. OSTERNAUD.- (*Annecy*) Madame la Présidente, chers collègues, je voterai tout à l'heure pour la solution F et je tenais à expliquer mon vote par trois points.

Le premier, c'est ce que j'appellerai le pragmatisme.

Le deuxième, c'est un risque d'obsolescence.

Le troisième enfin, une nécessité de résilience.

Sur le pragmatisme, beaucoup de nos collègues l'ont déjà fait remarquer, les études montrent que, sur la plupart des points importants sur le niveau de service, les deux machines sont relativement comparables et aujourd'hui, c'est surtout sur le report modal que viennent s'appuyer ceux qui ont une préférence pour le tram.

Or à ce jour, je n'ai pas trouvé d'études qui démontrent que le report modal est bien meilleur sur un tram que sur un BHNS en site propre intégral, qui aujourd'hui n'existe pas dans les villes en France.

C'est peut-être ma casquette d'ancien chef d'entreprise qui me fait dire qu'il faut être pragmatique et qui me fait préférer le BHNS sur un meilleur rapport prix/qualité de service, ce qui nous permet de mieux répartir notre capacité d'investissement sur d'autres compétences de l'Agglomération.

Sur le risque d'obsolescence, un des impacts positifs du Covid a été de faire découvrir le télétravail à beaucoup d'employeurs qui étaient très frileux sur le sujet. Pour avoir beaucoup œuvré dans le monde associatif sur ce sujet, je sais de quoi je parle.

On sait que 35 % des actifs peuvent télétravailler et auront 1 jour, 2 jours, 3 jours par semaine de télétravail possible. On va donc aller vers de la démobilité, qui est le meilleur moyen d'économiser des gaz à effet de serre.

Je m'interroge sur le risque d'obsolescence d'une machine qu'est le tram, qui peut faire 120 000 passagers/jour alors que les études montrent des besoins sur nos lignes qui ne dépassent pas, à horizon 2030, les 24 000 passagers/jour.

De plus, on va vers un SCoT qui semble davantage maîtrisé plutôt que vers une augmentation importante de notre population.

Enfin, sur cette obsolescence, c'est aussi celle de nos investissements. Investir sur 50 ou 60 ans veut dire engager davantage nos successeurs et réduire leur champ des possibles, réduire l'enveloppe qu'ils auront à partager sur d'autres compétences.

Comme on le dit souvent, on est en transition, en transition écologique. Qui dit transition dit mouvement. Rien ne nous assure que les solutions qui sont valables pendant cette transition le seront encore après, il vaut mieux pour cela « en garder un peu sous le coude », pour le dire de manière triviale.

Ce qui m'amène à mon dernier point, la nécessité de résilience. Moins d'investissement sur le long terme donne plus "d'agilité" à notre agglomération et cela amène cette capacité de résilience.

Je partage l'avis de Patrick LECONTE sur la souplesse que nous apporte le BHNS en termes d'évolution, où l'on peut intégrer sur son site des véhicules autonomes, pourquoi pas des transports monorails, quand la technologie sera plus à même et plus avancée ?

Il y a de nombreuses possibilités qui vont arriver dans l'avenir et qui seront beaucoup moins faciles à mettre en place si l'on a mis des rails dans nos rues.

Cette nécessité de résilience me paraît très importante, surtout dans notre zone de montagne, qui dit montagne dit vallée, et avec du foncier rare.

Pour conclure, le plus important pour moi est que, quel que soit notre choix ce soir, ce choix ait une vision d'avenir qui nous lie au-delà de nos divergences, au service des Grands Annéciens. C'est le plus important qu'il faut retenir ce soir.

Je vous remercie.

Mme DULIEGE.- *(Saint-Félix)* Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers communautaires, nous avons suivi avec intérêt les travaux de notre Agglomération, les discussions et débats préalables à la réunion de ce soir devant conduire au choix d'un transport en commun en site propre.

Nous vous remercions d'avoir favorisé depuis le départ cet exercice démocratique qui permet à chacun de se positionner. Nous tenons à remercier et féliciter les équipes, élus et techniciens qui travaillent depuis des mois et sans relâche sur ce projet porté par notre Agglomération.

Notre choix doit répondre à plusieurs exigences.

Tout d'abord, il doit avoir un intérêt direct pour les Grands Annéciens. Pour cela, il est souhaitable de prendre en compte un transport rapide, ponctuel et fluide dans un bassin de vie qui est contraint par sa géographie, qui facilite les connexions avec les lignes de rabattement, qui doit permettre de multiplier les transports vers et depuis les territoires ruraux afin de limiter le flux de voitures en direction du bassin annécien, de mettre en place un transport qui protège l'environnement en diminuant les gaz à effet de serre, qui diminue la pollution sonore et, ainsi, qui améliore la qualité de vie des habitants et protège leur santé.

D'autre part, notre choix de transport en commun doit être en phase avec notre PLUi-HMB dans lequel nous préconisons les villes et villages du quart d'heure afin de rapprocher les services de nos cœurs de village, de répondre également au besoin de la mobilité.

Nous nous devons également de construire un TCSP vertueux le plus vite possible, sur le plus grand nombre de kilomètres.

Notre choix doit prendre en compte nos moyens budgétaires. Il s'agit de développer un transport en commun en site propre efficace tout en gardant des capacités d'investissement nécessaires à engager d'autres projets structurants sur l'ensemble du territoire de l'agglomération comme par exemple :

- favoriser les modes doux avec la mise en place d'un schéma cyclable ambitieux sur l'ensemble du territoire de l'agglomération,
- développer les transports en commun vers les sites très fréquentés comme le Semnoz afin d'en limiter l'accès au tout voiture,
- engager les rénovations énergétiques de nombreux bâtiments publics, et notamment des EHPAD, pour répondre aux exigences environnementales, mais également pour améliorer les conditions de vie des résidents, car prendre soin de nos aînés est une priorité,
- aménager des tiers-lieux qui favoriseront le télétravail de plus en plus pratiqué depuis la crise sanitaire.

Et je pourrais citer bien d'autres projets.

Le budget de l'Agglomération doit donc répondre à de nombreux projets, ce n'est pas notre collègue VP aux Finances qui nous contredira. Nous le verrons dans le PPI.

Les budgets prévus pour ce transport sont très importants. Cependant, concernant les investissements, il y a une différence non négligeable entre le BHNS et le tram de 150 millions d'euros. Un rapide calcul, qui vaut ce qu'il vaut, nous montre que l'économie réalisée financerait la rénovation énergétique de 75.000 mètres carrés de bâtiments, soit environ 50 écoles.

Les collectivités, Agglomérations, communes, devront toutes augmenter la taxe foncière pour faire face à leurs obligations et à leurs projets structurants. Le contribuable verra sa taxe augmenter de bien plus de 80 euros par an en moyenne.

N'oublions pas que les trois plus grands contributeurs du Grand Annecy au Versement Mobilité sont l'Agglomération, l'Hôpital et la Ville d'Annecy, donc indirectement les contribuables à travers leur taxe foncière.

En conclusion, tous les territoires sont concernés par ce projet, les études nous ont montré qu'un BHNS est tout aussi performant qu'un tram. Le BHNS nous permettra d'aller beaucoup plus vite pour répondre aux exigences du PCAET, et d'avoir une certaine équité pour les habitants du territoire qui vont tous participer au financement.

La solution 100 % BHNS est celle qui, tout en répondant au besoin de déplacement des habitants, en répondant en partie à l'urgence climatique, nous apparaît comme plus accessible, ne pénalisant pas la réalisation d'autres projets et permettant de développer en parallèle des lignes de rabattement indispensables au sein des territoires ruraux plus excentrés.

Considérant que ce projet est un projet de territoire qui intègre une vision d'ensemble de l'aménagement du territoire et concerne les 207 000 habitants, pour l'intérêt des habitants de 34 communes, qu'elles soient urbaines ou rurales, de notre agglomération, je voterai pour le scénario F tout BHNS.

Merci.

M. ANSELME.- (*Fillière*) Bonsoir à toutes et à tous.

En préalable, cela a été dit à de nombreuses reprises, c'est un rendez-vous important pour notre jeune agglomération, c'est aussi un rendez-vous que l'on a avec la population. Il ne faut pas l'oublier car ce qui fait le lit des extrémismes, ce sont aussi les promesses non tenues.

Je vais vous donner la position de mon Conseil Municipal car, comme beaucoup de maires, nous en avons parlé en Conseil Municipal. À une très large majorité, nous avons décidé de voter pour le scénario E.

Trois motivations ont conduit notre Conseil Municipal à prendre cette décision.

La première concerne l'aménagement du territoire. Je partage totalement le point de vue de Sandrine, qui nous a envoyé un mot très détaillé ce matin. Pour avoir la chance de voyager dans notre beau pays en France, je constate que partout où l'on a mis du tram, cela a permis une requalification exemplaire de la ville. C'est un atout pour l'aménagement du territoire.

La deuxième, c'est aussi pour ménager l'avenir. Contrairement à ce que dit Xavier, car nous sommes tous devenus spécialistes, j'ai lu que le report modal avec un tram était bien supérieur au report modal avec un BHNS, avec des chiffres qui varient beaucoup, je ne vais donc pas vous en donner.

Il faut prendre en compte également l'évolution des modes de vie, on ne vivra pas demain comme on vit aujourd'hui, nos jeunes ne se déplacent pas comme nous nous déplaçons, ils vont davantage emprunter les transports en commun.

Nous allons mettre en place une Zone à Faible Emission, comme l'a rappelé Marc, il va devenir de plus en plus difficile de venir au centre-ville, les contraintes vont être de plus en plus fortes, les modes de transport lourd vont devenir quasiment une obligation, cela veut dire qu'il y aura beaucoup plus de monde. Il serait dommage de mettre en place un BHNS et de se rendre compte au bout de quelques années qu'il est sous-dimensionné.

La troisième est environnementale, on nous a présenté un graphique tout à l'heure qui montrait que, même si les deux modes de transport sont forcément vertueux et vont nous aider à lutter contre les gaz à effet de serre, le tram représente malgré tout 30 % de moins d'émission de gaz à effet de serre.

Cette présentation a été particulièrement bien préparée, je souligne le travail de tous.

Je suis surpris que, dans l'étude SYSTRA, l'on nous dise que c'est exactement la même chose. Dans les présentations ce soir, nous avons deux chiffres différents, avec -30 % d'un côté, ce qui veut dire qu'il faut peut-être prendre certains chiffres avec précaution.

L'environnement est le fil rouge de notre mandat, nous faisons un effort financier important dans ce sens, allons au bout de cette logique, nous pouvons faire davantage si nous mettons un tram, c'est aussi vertueux pour l'environnement.

Pour ces trois raisons, nous allons voter, les élus de Fillière, pour le scénario E.

M. GRANGER.- (*Annecy*) Madame la Présidente, chers collègues, je ne vais pas redire ce que beaucoup ont déjà témoigné, mais nous partageons tous ici la nécessité de faire évoluer l'offre de transport en commun de notre agglomération qui a aujourd'hui la dimension pour se structurer grâce à un transport en commun performant, en site propre intégral, pour faire face aux enjeux de la mobilité de nos concitoyens, à la réduction des gaz à effet de serre, la réduction des difficultés de circulation, dans un contexte continu de croissance démographique, et permettre la réalisation d'une belle opération de réaménagement urbain.

En revanche, si certains élus de notre Conseil d'Agglomération doutent ou demandent davantage de temps pour la réflexion, c'est aussi sans doute face au peu d'échanges en commission. Je vous avais alerté sur ce point lors de notre Conseil d'Agglomération du 27 mai en vous demandant davantage d'échanges. Malheureusement en vain.

Et même si nous avons demandé et obtenu une nouvelle commission en octobre, celle-ci a été longuement accaparée par les membres du Bureau, ne laissant que peu de temps au débat entre élus.

Je déplore également que ces débats n'aient pas été davantage apaisés, car si le débat et les échanges sont bons et nécessaires, les divergences et invectives croissantes entre les membres de la majorité du Conseil Municipal d'Annecy et au sein même de l'Exécutif de notre Agglomération, y compris lors de réunions publiques, ne donnent pas de hauteur à ce sujet aux yeux des habitants, pourtant très intéressés par nos débats.

Hors des polémiques politiciennes internes à la majorité, notre Conseil communautaire doit faire un choix d'avenir, un choix ambitieux pour construire l'avenir d'Annecy et de son agglomération tous ensemble, mais cela, de manière sereine et apaisée.

Pour éclairer nos échanges et avant de nous positionner, j'aurai quelques questions.

Des précisions sur la priorisation des lignes à entreprendre. Vous avez fait le choix d'un report de cette décision faute de débat en commission, pourtant, cela impacte fortement ce projet et son coût immédiat pour ce mandat.

Entériner la construction des parkings-relais à la mise en œuvre du TCSPi.

Enfin, des précisions sur le financement de cet investissement qui, bien qu'évoqué lors des différentes présentations, ne fait état d'aucune mention dans cette délibération et cela constitue à mes yeux une insulte aux contribuables qui paieront ce projet. Des élus responsables votant une pareille dépense doivent évaluer les moyens à mettre en face de ce projet.

Et j'ajoute, quelle économie possible ? Quelle priorité ? Quel phasage ? Étudier, cela a été dit, une possibilité d'allongement des remboursements et amortissement afin de réduire l'effort. Nous craignons que les bases de travail présentées ne servent en effet d'aubaine pour augmenter le Versement Mobilité des entreprises et la taxe foncière et qu'ensuite, un rééchelonnement de la dette survienne, mais sans baisse des taux.

Certains organismes publics tels que la Caisse des Dépôts interviennent sur ce type de projet avec des durées possibles jusqu'à 50 ans. Dans un contexte historiquement bas des taux et avec une courbe des taux très faible, il me semble regrettable de ne pouvoir bénéficier de cette bouffée d'oxygène. Notre Agglomération, compétente en matière d'économie, se doit justement de préserver les entreprises qui font la richesse de notre territoire.

Concernant les taux, dont on parle régulièrement, je voudrais juste ajouter que certes, nous avons des taux plus bas que d'autres agglomérations, mais avec des bases et des salaires plus élevés que beaucoup d'agglomérations, et cela nous procure d'importantes ressources.

Enfin, ce n'est pas parce que les taux sont plus bas qu'ils doivent être augmentés. Si notre Agglomération offre des avantages compétitifs, félicitons-en nous tous et conservons-les.

Nous entendons enfin parler depuis la dernière commission Mobilité d'une éventuelle participation de 25 % des communes desservies. Qu'en est-il ? Là aussi, nous avons besoin de réponse avant le vote.

Enfin, Madame la Présidente, je vous avoue avoir été choqué comme bon nombre de personnes présentes lors de la première réunion publique à l'Espace Rencontre, par l'intervention du Directeur général de Transdev, venu donner son avis et défendre l'un des scénarios.

Pouvez-vous rassurer les Grands Annéciens sur la neutralité de l'Exécutif communautaire et l'absence de conflit d'intérêts, ainsi que sur l'avenir du service public assuré par la SIBRA ?

Madame la Présidente, je vous le rappelle, et comme évoqué en commission et lors du Conseil privé, à titre personnel, je pense que seul le choix du BHNS est en phase avec notre territoire et nos capacités.

En revanche, je vous demande de nous donner le temps de la réflexion par un report de vote, pour aboutir à un projet financièrement réaliste et afin de rester fidèles à votre engagement de campagne de ne pas augmenter les impôts.

Je vous remercie.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Une prise de parole à titre personnel ainsi que pour ma collègue Claire LEPAN et mon collègue Antoine GRANGE présent dans la salle et VP au SCoT, en charge de la Transition Ecologique.

Je vais donc délaissier quelques instants ma casquette de Vice-Président aux Finances.

Depuis plusieurs mois que nous travaillons sur ce sujet au service des Finances et avec les collègues des Mobilités, et je les en remercie, j'ai acquis l'intime conviction que notre intérêt collectif est de choisir le scénario F.

Beaucoup de choses ont été dites et je ne souhaite pas en rajouter plus que nécessaire, cependant, j'ai été convaincu par les cinq éléments suivants.

Nous devons partir du besoin de nos populations et ce besoin est simple et clair : elle ne demande pas un tram ou un BHNS, elle demande tout simplement un transport en commun efficace, confortable, à fréquence suffisante et qui reste abordable financièrement.

C'est d'ailleurs cet aspect, permettez-moi de le dire Monsieur le Maire d'Annecy, que j'ai défendu avec ma liste au moment des dernières élections et, effectivement, nous avons été les 10 % qui n'ont pas promis de tram hormis la question de la requalification de l'aérodrome. On sait ce qu'il est devenu.

Il s'agit bien pour nous ici de créer l'offre qui réponde à cette demande et à ce besoin des citoyens et non pas, comme je l'ai lu, de dire que c'est l'offre qui créera la demande, ce poncif libéral totalement déconnecté des réalités.

On a déjà eu assez de projets soi-disant porteurs qui devaient tant attirer et créer une demande si florissante, je pense ici en particulier au projet de centre de congrès. Là aussi, l'offre exceptionnelle devait créer la demande.

Je vous le dis comme je le pense, Annecy crève de projets disproportionnés.

Ne faisons pas du tram le centre des congrès de ce mandat, surdimensionné, ruineux et tape-à-l'œil. Les projections de population montrent qu'un BHNS moderne, tout électrique, en site intégral répond largement aux besoins.

Deuxième point, le BHNS répond également à notre volonté d'apaiser et de faire respirer notre territoire en accompagnant la densification nécessaire du cœur d'agglomération sans pousser à la bétonnisation, ni sur la commune nouvelle, ni sur les autres territoires.

Un tram est toujours un outil qui précède la requalification d'un espace de vie, d'où notre question sur l'aérodrome, et sa densification plus poussée.

C'est d'ailleurs pour cela que les ratios de report modaux présentés ici sont largement surestimés, de mon point de vue, pour le tram car je rappelle qu'ils calculent le report modal 10 ans après la mise en service d'une ligne, quand les constructions neuves sont venues s'agglutiner autour de l'axe de tram. Ce n'est pas notre conception d'aménagement urbain de notre territoire.

Avec l'agglomération archipel, nous avons besoin d'un transport en commun global sur tout le territoire, qui irrigue les ex-EPCI. Le tram va engloutir une grande partie de nos capacités d'investissement, limitant nos actions sur les autres territoires, et en direction des autres politiques menées par notre Agglomération. Cela a été dit, ne mettons pas tous nos œufs dans le même panier.

Troisième point, la vitesse de réalisation d'une voie en BHNS est plus rapide qu'une voie en tram. Cet aspect est important, à la fois parce que je considère que nous n'avons plus le temps d'attendre au regard des urgences climatiques et sanitaires, ainsi que nos orientations du PCAET et du PDM, mais aussi parce que je pense aux riverains, ménages et surtout commerces, qui ne pourront supporter financièrement des mois de travaux.

Faudra-t-il, en cas de choix du tram, créer un fonds de soutien aux commerces, non pris en compte dans nos projections financières actuelles ?

Je reste convaincu que l'on peut rêver de réaliser les 5 branches de BHNS en un peu plus de 2 mandats, pour moi c'est une nécessité.

Quatrième point, financièrement. La solution du tram comporte deux risques de dérapage majeur des coûts.

Je rejoindrai Roland DAVIET, d'abord, la solution mixte nécessite pour certains équipements et personnels de les doubler. Les solutions mixtes sont toujours porteuses d'aléas forts sur la maîtrise de ces coûts, qui sont bien plus limités avec un réseau avec un seul mode de transport.

Le deuxième risque est encore plus grand, comme je l'ai dit tout à l'heure, et cela a été montré dans la présentation, pour que le report modal soit maximal, les retours d'expérience montrent qu'il y a des conditions à respecter : la ponctualité garantie par le site propre intégral, le confort qui est semblable entre un BHNS et un tram, prix du ticket et de l'abonnement qui doit rester raisonnable, et enfin, c'est là où je veux en venir, un cadencement important, avec un passage au maximum toutes les 10 minutes. Car on sait que sinon, on doit ressortir les dépliantes avec horaires et dès lors, on perd toute une partie de la population qui préférera continuer à prendre sa voiture.

Or, les coûts d'exploitation ici présentés ont été établis sur la base d'une capacité d'emport et non pas d'une fréquence de passage. Ainsi, on sait qu'avec les coûts exposés tout à l'heure, on aura moins de passages de tram que de BHNS sur les lignes concernées.

Le cadencement du tram est dégradé par rapport au BHNS et cela risque fort de créer un mécontentement de la population qui, voyant passer trop peu de trams, va en réclamer davantage et nous aurons mis le doigt dans un engrenage qui, budgétairement, sera compliqué à suivre.

Je crois, en écoutant les retours d'expérience, que ce cadencement supérieur du BHNS est un atout et un véritable facteur de réussite du report modal, bien plus que l'aspect psychologique du tram - que j'avoue personnellement ne pas avoir encore bien compris, pourtant j'ai utilisé les deux modes -, qui me semble plus que compensé.

Pour finir, je sais qu'il existe un génie annécien, voire Grand Annécien, mais quand je regarde les créations *ex nihilo* de transport en Europe, je vois que de nombreuses collectivités optent pour le BHNS et que le tram est largement distancé. Le tram, je l'ai dit, est une technologie du XXe siècle, nous avons besoin d'une technologie du XXIème siècle qui puisse être évolutive en fonction des nouveautés technologiques, comme l'est le BHNS. C'est ce que font très majoritairement les autres ailleurs. Sommes-nous plus intelligents qu'eux ?

Sur le sud de notre beau département de la Haute-Savoie, nous ne sommes pas seuls. Croit-on qu'après Duingt, la Communauté de Communes des Sources du Lac aura les moyens de poursuivre une ligne de tram ? Idem pour Sillingy à la CCFU. Il faut éviter les ruptures de charge, alors pensons à nos voisins et à leur capacité de poursuivre ces réseaux chez eux s'ils le souhaitent. Il faut le dire, ils n'auront jamais les moyens de se payer un tram alors qu'ils pourront se payer, je l'espère, un BHNS. C'est aussi cela avoir une vision globale à l'échelle du territoire.

Je remercie au passage ce soir le président du SCoT, Antoine de MENTHON, ex-VP aux Finances, retenu au Salon des Maires, de me faire l'honneur de porter son pouvoir.

Pour toutes ces raisons, je vous invite donc à voter le scénario F. Investir sur du BHNS, ce n'est pas investir dans un sous-transport, c'est 159 millions d'euros pour un réseau de qualité, moderne, adapté et évolutif, qui n'oublie pas de garder des capacités d'investissement pour les autres territoires de notre agglomération et pour nos autres politiques publiques nécessaires pour réussir notre mandat.

Je vous remercie.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Nous prenons deux dernières interventions, puis je répondrai à quelques questions qui m'ont été posées par Anthony GRANGER.

M. MESZAROS.- (*Annecy*) Merci, Madame la Présidente. Bonsoir à tous.

Comme la plupart de mes collègues, je voudrais commencer par saluer le travail remarquable qui a été réalisé par les élus, les techniciens, pour arriver à ce niveau de présentation. C'est très agréable. Je dois dire que j'ai assisté à certaines réunions, j'ai lu énormément de documents qui nous ont été communiqués par nos collègues et cela nous permet d'éclairer nos choix du mieux possible.

C'est pour moi un moment historique, je le partage avec tout le monde, c'est aussi un moment démocratique, on le voit à travers ces échanges. Il est important d'avoir la possibilité de discuter, d'échanger très librement sur ce projet qui engage l'avenir de notre territoire.

Mon intervention n'est pas sur la dimension technique, je ne suis pas un spécialiste de la mobilité et je n'ai pas vocation à l'être, ce sont plutôt les propos d'un habitant qui est un observateur mais aussi un usager régulier, à Lyon, notamment du tramway.

J'ai été sensible aux propos de Sandrine, comme certains de mes collègues, j'ai retenu un très grand nombre de choses de ce que j'ai entendu ou lu dans les dernières semaines au sujet de ce projet. Je voulais en partager trois avec vous et évoquer ensuite ma précédente délégation ici, à l'Agglomération du Grand Annecy, le projet de territoire.

Les trois choses que je retiens de ce que j'ai lu et entendu, c'est d'abord que le tram est un outil de mobilité, c'est aussi un outil de requalification des espaces. Cela me semble important, en tout cas dans la manière dont on envisage aujourd'hui notre territoire et en même temps la manière dont on vit notre territoire.

La deuxième, c'est le caractère irréversible de notre décision, qui lui donne un poids politique très particulier ce soir et que je pense utile de souligner à nouveau, on doit continuellement et de manière systématique souligner cette importance.

La troisième est le caractère ambitieux - c'est le terme utilisé tout à l'heure par Sandrine - du tramway pour l'avenir de notre territoire. Ce dernier point était au cœur du projet de territoire qui avait mis en évidence l'attente de la population, qui était un haut niveau d'ambition pour le territoire - c'était formulé ainsi - auquel était associée l'image du tram.

Je regrette ce soir une chose, c'est que nous n'ayons pas pu soumettre plus formellement ces scénarios aux habitants du Grand Annecy. Il est souvent question d'eux dans nos propos, il aurait été important qu'ils puissent être associés au plus près à cette décision qui les concerne au premier chef dans leur quotidien.

Toutefois, comme mes collègues, quel que soit le résultat ce soir, je me réjouis par avance du choix d'un projet qui privilégie un TCSP 100 % intégral, et le point de départ d'un projet de qualité pour ce qui concerne la mobilité sur notre territoire.

M. BRUYERE.- (*Poisy*) Je vais être très bref. Je ne reprendrai pas tous les éléments qui ont été développés par mes collègues pour le choix du scénario F, qui me semble le choix du raisonnable.

D'abord, il répond à la question posée et aux attentes de nos citoyens. Il permet ensuite d'avoir une vision d'aménagement du territoire global et, surtout, il permet d'économiser 132 millions, en rappelant l'échelle des 300, ce n'est pas rien. Vous me permettrez de le dire pour avoir des bouchons tous les jours sur la voie de contournement, et il n'y a pas que le tram, il y a aussi les vélos, les mobilités, ne les opposons pas, je vous invite à venir faire un tour sur la voie de contournement de Poisy, vous verrez que l'on aura bien besoin des 132 millions pour la passer à deux fois deux voies.

Je rappelle que tous les ouvrages d'art sont faits, le foncier est au Département, et qu'il suffit de faire un pont supplémentaire, puisque les culées du pont de Brassilly sont faites, pour pouvoir doubler cette voie qui devient aujourd'hui une nécessité.

Merci de votre attention.

Mme LA PRESIDENTE.- Dernière intervention, Bilel BOUCHETIBAT.

M. BOUCHETIBAT.- (*Annecy*) Merci de me donner la parole. J'aimerais juste avoir des réponses aux questions que l'on a posées et je prendrai la parole en fonction.

Mme LA PRESIDENTE.- Donc Frédérique BANGUÉ, et je répondrai à quelques questions.

Mme BANGUÉ.- (*Annecy*) Personnellement, je n'ai jamais pris la parole en Conseil, je suis une élue toute récente, j'apprends, j'observe, j'écoute, et parfois je n'arrive pas à savoir quelle décision prendre.

Je fais partie d'un groupe, on m'informe énormément, cela me permet de prendre une décision. En l'occurrence, nous ne sommes pas toujours d'accord,

Sur cette question, comme vient de le dire Thomas MESZAROS, je ne suis pas une experte, je prends beaucoup d'informations en très peu de temps et il est très difficile de prendre une décision aussi importante en peu de temps. Je suis dans la même mouvance que mon groupe pour demander le report, d'une part.

D'autre part, je me permets une remarque qui n'a peut-être rien à voir, en tant que nouvelle élue, on a constaté certaines divergences dans la majorité, je ne porte pas de jugement par rapport à cela, ce dont j'aimerais m'assurer, c'est que quel que soit mon vote, il ne soit pas forcément considéré comme étant au profit de telle ou telle équipe, tel ou tel groupe ou autre qualification que l'on peut donner sur les divergences d'opinion qui existent dans la majorité.

Cela me travaille un peu, je me permets donc de faire cette remarque de manière inoffensive, j'espère.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci, Frédérique BANGUÉ. Je veux vous rassurer sur ce principe, nous sommes bien à Meythet mais nous sommes ici au Grand Annecy, il n'y a pas de groupe, il n'y a que des élus de l'ensemble des territoires et des élus représentant les 34 communes. Il n'y a donc pas de sujet.

J'aimerais répondre à quelques interpellations d'Anthony GRANGER.

Concernant Transdev, il n'y a pas de sujet, c'était une réunion publique. Dans différentes réunions, notamment celle organisée par M. RIGAUT, celle organisée par Monsieur le Maire, il y avait des intervenants. Dans le cadre de l'une des réunions publiques, nous avons demandé à Transdev, qui est un partenaire de la SIBRA et un partenaire du Grand Annecy d'intervenir. Transdev est un opérateur au même titre que SYSTRA et comme d'autres. Nous avons demandé également à Keolis d'apporter des expériences puisque certains élus du Grand Annecy nous avaient demandé de profiter de ces réunions publiques pour faire intervenir d'autres personnes. D'ailleurs, le maire d'Annemasse est intervenu, nous avons fait intervenir Pierre-Jean CRASTES, DGA à la Mobilité à Annemasse.

J'avoue que c'était un peu publicitaire au départ, nous n'en sommes pas responsables, j'ai bien compris votre sujet, en tout cas Transdev était là pour apporter de l'eau au moulin et d'autres points de vue, eux qui exploitent à la fois tram et BHNS, et leur expertise et leur regard en tant qu'exploitants sur le territoire du Grand Annecy.

Concernant les durées d'amortissement, j'ai entendu 100 ans, j'aimerais que M. ESCALLIER...

M. GRANGER.- (*Annecy*) Ce n'était pas dans ma bouche mais je l'ai entendu également. Je parlais d'allonger, mais pas jusque-là.

Mme LA PRESIDENTE.- Cent ans, cela nous exposerait à un risque d'insincérité budgétaire, avec, le pire, un risque de redressement par la tutelle. Je veux bien que vous m'amenez jusque-là mais on va peut-être s'arrêter un peu avant.

Je laisserai M. ESCALLIER confirmer ses propos.

J'indique à la presse et à l'ensemble des Grands Annéciens qui nous écoutent que tous ces documents que vous avez vus sont disponibles sur le site du Grand Annecy depuis un certain temps, tous les supports, toutes les études complètes qui nous ont été fournies par SYSTRA, je rappelle, sélectionné par l'ancien mandat, ce n'est pas nous qui avons sélectionné SYSTRA, il y a donc une certaine objectivité, ce n'est pas nous qui avons choisi le cabinet d'études.

Si l'on part sur 30 ans en moyenne pour la durée des emprunts, nous sommes partis pour une part avec la Caisse des Dépôts à 50 ans, mais plus on allonge les emprunts, plus les taux d'intérêt augmentent. Comme partout, en tant que citoyens vous connaissez parfaitement le mécanisme.

Tous les scénarios ont été en tout cas intégrés par M. ESCALLIER, que je laisserai s'exprimer sur ce sujet.

Sur le report, je réponds à Frédérique BANGUÉ en même temps, c'est du courage politique. On ne peut pas reporter indéfiniment. Cela fait des années que l'on reporte des décisions perpétuellement, aujourd'hui les Grands Annéciens ont besoin d'avoir des élus en face d'eux. Nous avons été élus démocratiquement.

Je dirai ensuite comment on peut faire parler les Grands Annéciens ensemble et pas sur un sondage fait à la va-vite sur un site Internet, comment on peut donner la parole.

Certains ont proposé des trams mais sans connaître le fond des études. C'est en cela que les experts qui sont présents - et c'est pour cela que nous les faisons venir - nous apportent leur expertise que nous n'avons pas.

C'est ensuite un choix d'élus, un choix politique, un choix de politique publique, et non pas « politique », ne mélangeons pas tout.

Si Madame LAYDEVANT, vous avez raison, on ne vous a pas demandé votre avis à Annecy et si dans d'autres communes l'avis a été donné, on nous a fait une présentation, d'une manière générale on a la capacité par ce vote à proposer et à donner son avis en Conseil d'Agglomération. Nous ne demandons pas au Conseil d'Agglomération un vote identique pour la Commune Nouvelle d'Annecy. En tout cas, ce n'est pas tel que je l'avais conçu et ce n'est pas l'esprit démocratique que nous avons dans cette assemblée.

Le courage, oui, il faut avancer. Même si l'on ne prend pas de décision, certains parlaient d'un référendum. Pour mémoire, si l'on doit enclencher un référendum, c'est sur l'ensemble du Grand Annecy. La seule collectivité compétente pour déclencher ce référendum est le Grand Annecy. Nous tombons en plein dans les élections présidentielles, législatives, cela veut dire que nous reportons tout après le mois de juin. Nous commencerions les travaux à la fin de ce mandat.

Finalement reporter, c'est peut-être espérer que l'on ne fasse rien sur ce mandat. Je veux bien l'entendre mais nous ne sommes pas dans cette optique et je pense que les élus des territoires connexes à la ville d'Annecy n'ont pas envie d'attendre encore Annecy. Nous devons y aller. C'est le courage politique que nous devons avoir aujourd'hui.

Ne l'oublions pas non plus, nous n'allons pas engager sur ce mandat pas plus 1 milliard que 500 millions ou 700 millions d'euros, nous allons engager les deux premières branches dont nous parlerons au mois de décembre, puisque nous nous donnons un mois de plus pour les sélectionner, qui engageront ces premiers travaux. Il faudra deux, trois mandats pour pouvoir encaisser tous ces investissements, pour pouvoir construire toutes ces infrastructures et toutes celles qui vont autour car, en effet, un TCSP intégral sans parking-relais ou pôle d'échanges multimodal...

Je vous rappelle que ce sont des budgets conséquents, qui sont d'ailleurs, vous le verrez tout à l'heure au PPI, intégrés aussi à ce budget. Nous n'avons pas les moyens, au regard de l'endettement que nous sommes en train de créer sur le budget de fonctionnement, de les inscrire ailleurs que dans le projet TCSP.

Donc il faut y aller, il faut prendre le courage de faire deux branches. Ce n'est pas la mer à boire, de donner l'exemple, de dire que cette fois-ci, on y va, on ne fait pas de promesses.

Comme je le disais dans le courrier en réponse à M. RIGAUT, mes grands-parents sont décédés, on leur a promis un tunnel qu'ils n'ont jamais vu. Espérons que nous pourrions faire monter nos petits-enfants dans la première branche de transport en commun en site propre dans ce mandat. Ceux qui nous succéderont continueront, peut-être avec d'autres modalités, d'autres sources de financement, il faut espérer que les taux d'intérêt n'augmentent pas, avec d'autres technologies, il faut espérer que les technologies avancent.

Notre chance à nous est de commencer et de laisser raisonnablement la chance à nos successeurs d'avancer différemment, avec les évolutions technologiques qui vont arriver dans quelques années.

Voilà ce que je souhaitais préciser.

Monsieur ESCALLIER, pouvez-vous nous confirmer les durées d'amortissement sur les hypothèses que vous avez prises en compte ?

M. GRANGER.- (Annecy) Est-ce que je peux me permettre de poser une question, Madame la Présidente, cela permettra à M. ESCALLIER de répondre en même temps ?

Nous sommes tous conscients de l'urgence d'avancer sur ce sujet. Notre question était d'avoir un peu plus de temps pour, quand même, avoir des parties financières plus abouties dans nos discussions.

Dans les différentes délibérations que vous allez nous soumettre, il était prévu que l'on vote une des branches et finalement, nous allons voter une enveloppe de 300 millions d'euros. Si l'on reprend les tracés - je n'ai pas le numéro de la *slide* -, nous avons toutes nos branches et les coûts. Selon les branches que l'on va choisir, nous n'avons pas besoin d'une enveloppe de 300 millions d'euros au premier mandat.

Alors pourquoi voter l'enveloppe de 300 millions sans voter en même temps le tracé que l'on va faire tout de suite ? Pour moi, cela va de pair. Selon la ligne que l'on va choisir le 16 décembre, on affectera 228 millions d'euros pour Epagny ou 96 millions d'euros pour les Glaisins, mais 300 millions d'euros, cela veut dire que vous avez peut-être fait déjà un choix, je vois qu'une des branches fait 300 millions d'euros...

Mme LA PRESIDENTE.- On vous donnera l'explication dans le PPI tout à l'heure, c'est la première fois que l'on va vivre un PPI ensemble.

Vous en avez dans vos communes, c'est simplement une autorisation de programme. Les crédits de paiement sont mis en place chaque année et sont réajustés par rapport à la réalité du budget, bien évidemment. C'est une autorisation de programme que nous allons voter, nous vous l'expliquerons de manière beaucoup plus claire tout à l'heure.

Pour quelle raison se donne-t-on un mois de plus ? Dans le cadre de la commission que nous devons faire, nous sommes restés encore dans les explications parce que nous avons besoin de nous parler. Je pense que depuis un an, il y a du travail, il y a des échanges et des débats, il s'agissait de choisir les deux premières branches que l'on s'impose cette année pour donner ce premier coup de pioche. Nous n'avons pas pu. Nous nous donnons donc jusqu'au 16 décembre pour reprendre les débats ensemble et choisir les tracés qui nous semblent être les plus urgents et ceux sur lesquels nous aurons la capacité à aller chercher des subventions le plus rapidement possible.

Nous en avons rarement parlé mais toutes ces hypothèses que l'on va vous donner dans le PPI tout à l'heure sont nettes, c'est-à-dire hors subvention. On vous a bien indiqué le besoin financier apporté par l'Agglomération. A toutes ces sommes, il faudra rajouter le complément, en moyenne de 20 à 25 % de subventions que l'on essaiera d'aller chercher au travers du Contrat de Plan Etat-Région, d'accords avec la Région, le Département, d'appels à projet. Pour l'instant, nous nous sommes mis cette enveloppe.

Voilà les compléments d'information.

Si on peut suspendre et que M. ESCALLIER puisse, avec son expertise, apporter toutes les réponses à vos questions.

(La séance est suspendue.)

M. ESCALLIER.- *(Cabinet Klopfer)* Ce point de l'amortissement est un point un peu technique mais qui est fondamental dans l'économie du projet. Je vais me répéter par rapport à tout à l'heure mais je pense qu'il faut le faire.

Je rappelle que toutes les simulations, toutes les projections sont fondées sur l'idée que le Budget annexe Transports devra être équilibré au cours de toutes ces années. Et il ne le sera que si, en section de fonctionnement, la différence entre les deux masses bleues, recettes réelles moins dépenses réelles de fonctionnement, est à même de couvrir à la fois la dotation aux amortissements des immobilisations, c'est ce qui est en jaune, ou le remboursement des emprunts, le plus élevé des deux.

Autrement dit, cela a bien été dit au moment des questions, si l'on veut profiter d'un effet d'allongement, si l'on n'allonge que les durées d'amortissement comptable, on va entrer en butée avec l'amortissement des emprunts qui, lui, n'aura pas été allongé. Si on ne fait qu'allonger les emprunts, on va rentrer en butée avec l'amortissement comptable parce que les durées de vie comptable n'auront pas été allongées. Il faut allonger les deux en même temps. C'est le point de départ.

Je vous rappelle les hypothèses. Ce sont les règles de la comptabilité publique, on ne l'invente pas, c'est une contrainte.

En milieu de tableau, les durées d'amortissement comptable retenues :

- l'infrastructure, 60 ans, c'est le gros de l'investissement,
- le matériel roulant, 15 ou 30 ans selon qu'il s'agit d'un BHNS ou d'un tram,
- les bâtiments éventuels, mais ce n'est pas énorme, 30 ans.

Ces durées sont celles posées par l'instruction comptable.

Pour y déroger, il faudra avoir une excellente raison, il faudrait pouvoir prouver qu'il y a une spécificité particulière à ce projet. Je ne me sens pas habilité à dire qu'il faut aller à 80 ans, à 100 ans ou plus, c'est ce que dit l'instruction comptable applicable aux collectivités.

Les durées d'emprunt, effectivement, la Caisse des Dépôts - la Banque des Territoires - prête à 50 ans sur des projets de transport. C'est vrai. La Caisse des Dépôts limite ses apports à 50 % des coûts des projets. Il faudra trouver 50 % ailleurs.

Ailleurs, ce sera qui ?

Ce sera la Banque Européenne d'Investissement qui aime bien financer ce genre de projet vert, et vous aurez intérêt à l'approcher parce qu'elle est hyper compétitive, sauf qu'elle rechigne à dépasser 25 ans, il faut vraiment insister pour avoir du 30 ans.

Les banques commerciales, celles que vous connaissez toutes et tous dans vos collectivités, Caisse d'Epargne, Crédit Agricole, Banque Postale, il faut beaucoup insister pour avoir plus de 25 ans, et plus de 30 ans, ce n'est pas imaginable auprès d'elles, pour de nombreuses raisons, mais elles ne savent pas faire du plus de 30 ans, voire du plus de 25 ans.

Si vous mélangez du 50 ans Caisse des Dépôts et du 25/30 ans chez d'autres, vous pouvez tirer peut-être 35 ans de durée moyenne, mais en l'état du marché bancaire - qui évoluera peut-être -, on ne s'est pas senti habilité à aller au-delà de 30 ans, comme dans l'hypothèse. 35 ans, cela aurait été possible, mais pas au-delà. À ce stade, je n'irais pas au-delà.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci, c'est très clair.

(La séance est reprise.)

Mme LA PRESIDENTE.- Je vais vous proposer de passer au vote.

Bilel BOUCHETIBAT.

M. BOUCHETIBAT.- (*Annecy*) Madame la Présidente, chers collègues, c'est avec dépit, un peu de colère, que j'ai pris la décision ce soir de ne pas prendre part au vote, et je ne permettrai à personne ici de parler de non-courage politique au vu de la pression amicale qui est exercée sur chacun concernant le vote de ce soir. Et ce, pour plusieurs raisons, malgré le fait que je partage évidemment l'urgence de mettre en œuvre un TCSPi avec les objectifs de mobilité de tous nos territoires et des objectifs de santé publique par la réduction des gaz à effet de serre dans notre Agglomération.

Les démonstrations politiques de ces derniers mois, y compris de ces derniers jours, n'assurent pas d'un vote serein qui serait au bénéfice des Grands Annéciens, mais plutôt d'un conflit qui n'aurait pour objectif que de désigner le grand vainqueur d'un autre conflit politique qui n'en finit plus d'enfler et qui n'a pour finalité que de se positionner sur d'éventuelles échéances électorales à venir.

Les Grands Annéciens méritent mieux que cela.

Les études préliminaires sont insuffisantes et ne peuvent pas nous conduire à mon sens à un vote éclairé des élus, si ce n'est sur des bases financières, ce qui, de mon point de vue, est important mais pas suffisant. Je renvoie dos à dos les protagonistes quant à leurs engagements de campagne, dans un contexte où la parole politique est si malmenée, qui, au final, ne seront tenus ni par les uns, ni par les autres.

Les Grands Annéciens sont pris en otage d'un conflit qui brouille les messages et vient parasiter une décision que d'aucuns s'accordent à qualifier d'historique, ce dont je conviens tout à fait.

Je sais déjà la réponse qui a été faite tout à l'heure, la sempiternelle : « Après 20 ans d'immobilisme, il faut agir et urgemment », ou « il n'est pas responsable de ne pas prendre de décision sur un tel sujet ». Je l'ai entendue. Je vous le dis, pour ma part, il n'est pas sérieux de prendre une décision aussi importante avec d'aussi grandes inconnues techniques, qui pourraient rapidement être relevées en patientant quelques mois. Le jeu n'en vaut-il pas la chandelle ?

Cela pourrait permettre aussi de sonder la population du Grand Annecy, non pas uniquement sur une préférence esthétique, voire affective, mais en ayant toutes les informations nécessaires à un positionnement citoyen sur cette question qui va les impacter sur les 30 prochaines années.

Madame la Présidente, après 20 ans d'attente, sommes-nous dans l'obligation de confondre vitesse et précipitation ?

Je vous remercie de votre écoute.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Nous allons passer au vote.

M. RIGAUT.- (*Annecy*) Je vous avais demandé d'intervenir en deux fois, s'il vous plaît.

Mme LA PRESIDENTE.- Alors Monsieur RIGAUT, une deuxième fois.

M. RIGAUT.- (*Annecy*) Merci beaucoup.

Sur le fond, nous en avons beaucoup parlé, les débats étaient intéressants et on voit qu'ils ne convergent pas.

Je voulais intervenir sur la gouvernance dans la mesure où le pacte de gouvernance que nous avons revoté cette année et qui reprenait une manière de piloter notre intercommunalité et ses 34 communes, avait dans ses articles principaux une règle d'or, à savoir, que l'Agglomération ou l'intercommunalité n'impose pas un projet sur le territoire d'une commune lorsque celle-ci n'est pas d'accord et lorsque le Conseil Municipal ou le maire s'y oppose.

Cela fait toujours partie de nos règles d'or, on a toujours vécu comme cela pour le développement de notre intercommunalité, et je ne fais pas le vieux qui dit que c'était mieux avant, mais cela a toujours permis, dès lors que cela n'était pas atteint, de remettre l'ouvrage sur le métier, de retravailler et d'aboutir la plupart du temps à des choses beaucoup plus consensuelles. Plus le projet est important, plus la règle des 80/20 - car il y a toujours de l'opposition, on peut le comprendre -, une règle largement majoritaire, et peut-être que sur ce type de projet on pourrait se contenter 70/30 majorité/opposition, peut faire en sorte que cela devienne consensuel et que l'on embarque tout le monde dans ce projet.

Je tenais à le redire parce que je ne sais pas quel maire ici accepterait que l'Agglomération lui impose sur son territoire un projet contre l'avis majoritaire de son Conseil Municipal. Je ne veux pas faire de positionnement politique.

Par ailleurs, compte tenu de cela et compte tenu de ces divisions, pourquoi pas un référendum ? Quand on n'arrive plus à se décider sur des décisions trop importantes, on peut revenir devant la population.

Vous l'avez indiqué, il y a des conditions : il faut un vote précis, la demande de référendum ne peut pas être aujourd'hui parce qu'il faut que ce soit fait de manière formalisée sur les conditions de vote, sur la date, sur la question posée, et il y a un délai de 2 mois entre le vote et le référendum lui-même. Vous avez judicieusement indiqué qu'il y avait une prochaine campagne présidentielle, celle-ci commence le 28 mars prochain.

Si l'on considère que l'on pourrait formaliser un référendum au mois de décembre, au prochain Conseil, il y a la période de Noël, cela veut dire que cela pourrait avoir lieu en janvier-février, tout début mars, ce n'est pas un long délai supplémentaire et cela pourrait permettre d'apaiser.

Mais je sais votre détermination à aller vite et faire voter ce soir, je la connais et je sais bien que, quand un président ou une présidente veut le faire, il arrive à l'imposer à l'assemblée.

Je vous demande à tout le moins que l'on aille vers ce report mais court, puisque le 16 décembre, nous avons rendez-vous pour la priorité des branches, sur le même sujet, le 16 décembre on fait : une délibération 1 sur le choix du scénario, une délibération 2 à suivre sur la priorité des branches, cela permettra de continuer à nourrir le débat pendant le mois qui vient et pour tous ceux qui n'ont pas eu les bons chiffres, nous avons encore entendu ce soir des explications financières complémentaires qui peut-être peuvent être affinées, mieux partagées encore, cela nous laisse ce petit mois pour le faire, et une délibération 3 pour, s'il n'y a toujours pas d'accord, préparer le fameux référendum.

Tout le champ des possibles reste ouvert, tout le monde peut se rassembler et je pense que l'on aurait enfin une belle décision, parce que ce n'est pas le mois qui vient qui va changer les choses dans la mesure où il est prévu que le choix des priorités ne soit qu'au mois de décembre.

Voilà ce que j'avais envie de vous dire et à l'ensemble de l'assemblée pour trouver ce consensus tant attendu, bien sûr pour réaliser ce transport en commun et nous en sommes heureux parce qu'à la délibération 1, est-ce que vous voulez du transport en commun en site propre ? Tout le monde va dire oui et je m'en réjouis. Ce n'était pas forcément le cas dans le mandat précédent, je le reconnais, une maturité est là pour cela. Donc cela, c'est bien. Mais pour le choix du scénario, peut-être faut-il se donner ce petit temps. C'est ma proposition à l'ensemble des conseillers.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Marie-Luce PERDRIX, ce sera la dernière prise de parole, puis nous passerons au vote.

Mme PERDRIX.- (*Gruffy*) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les élus, ce jour devrait être le jour de l'enthousiasme et de l'élan collectif tant la question de la mobilité est prégnante dans notre territoire et tant les enjeux de qualité de l'air devraient être au cœur de nos politiques pour notre santé publique.

Au lieu de cela, nous avons ce soir une assemblée divisée sur des scénarios, des citoyens et des associations qui ne comprennent pas pourquoi ils ne sont pas plus associés à nos travaux, notre ville-centre qui ne se retrouve peut-être pas dans le choix qui sera fait.

Madame LARDET, par cette méthode, vous accentuez les clivages, vous opposez les modes de transport, vous opposez les élus de cette assemblée, vous créez une division entre la ville-centre et les communes périphériques, vous générez une incompréhension entre les citoyens et cette assemblée.

Vous pensez peut-être imposer un choix avec une majorité qui laisse de côté la commune centre. Une victoire dans ces conditions serait une piètre victoire.

Une intercommunalité fonctionne sur le rassemblement, une agglomération est un collectif qui doit aller dans une même direction, avec une même vision, au moins sur des dossiers majeurs et celui-ci en est un.

Nous avons fait le choix en créant cette agglomération de ne jamais rien proposer sans l'assentiment des communes concernées, j'avais rappelé ce choix lors du vote sur la consultation LOLA quand la commune de Saint-Jorioz se positionnait contre le tunnel.

Eh bien, aujourd'hui, c'est à vous que s'adresse cette mise en garde. Avec peut-être tout à l'heure une majorité dans ces conditions, vous assurerez votre position politique, mais vous affaiblissez une assemblée et un territoire.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. J'ai un peu l'impression que vous connaissez déjà les résultats, si je vous entends bien, je ne sais même pas si on va voter puisque vous les connaissez déjà.

Dans une assemblée, cela peut arriver, ce n'est pas grave, en tout cas là où j'ai commencé ma vie d'élue, on a régulièrement la majorité, rarement l'unanimité. L'unanimité parfois c'est mieux, et parfois on ne l'obtient pas parce que nous avons des avis, des débats divergents. Cela doit s'accepter. Peut-être que c'est une habitude que vous n'avez pas eue.

Mais je ne connais pas le résultat à ce stade.

Nous allons devoir procéder au vote pour vérifier si une majorité ressort au regard d'un an de travail. Vous expliquez et votre groupe explique et essaie de ressasser que toutes les études qui ont été préalablement faites ne sont pas suffisantes. Je suis assez étonnée que vous expliquiez cela, ce n'est pas nous dans ce mandat qui avons sélectionné SYSTRA, le cabinet Klopfer est un cabinet très reconnu, M. ESCALLIER est reconnu pour toutes ses analyses pertinentes, nous en avons eu la démonstration encore ce soir, des éléments nous ont été donnés par certains élus, qui étaient erronés, nous les avons rectifiés par voie d'experts.

Faire des études pour repousser, repousser et repousser encore, on l'a bien compris, vous souhaitez repousser. Eh bien non, il va falloir se prononcer. Et peut-être que le scénario que vous souhaitez apparaîtra et nous aurons toutes et tous gagné puisque nous allons commencer par enclencher au mois de décembre *a minima* des études complémentaires dont nous avons réellement besoin et qui viendront encore alimenter les débats.

Si jamais on s'était trompé dans un débat, rien ne nous empêche de revenir en arrière. Donc soyez rassurée.

Nous n'en sommes qu'aux études préliminaires, rappelez-vous le calendrier, toutes les études nous amènent encore à bien 2 ans de débat, 2 ans d'études complémentaires où chaque fois il faudra revenir vers vous, nous aurons besoin d'aller voir les Grands Annéciens, principalement les Annéciens parce qu'ils sont concernés sur une grande partie de leur territoire, il faudra aller toquer à leur porte pour leur dire qu'on aimerait bien passer devant chez eux. Il y aura donc des concertations.

C'est la raison pour laquelle je vous ai dit que nous allons dans la foulée vous demander de faire appel à la CNDP pour nous accompagner dans un débat non plus politique, mais objectivé, avec des experts de la concertation citoyenne et là où l'on est encadré. N'oubliez pas que pour LOLA, vous étiez les premiers à avoir opté pour cette solution et pas pour le référendum. Pour la fusion des communes, la fusion d'agglomérations, il n'y a jamais eu de référendum.

Il est intéressant de faire confiance à cette CNDP, sur des méthodes que vous-mêmes aviez utilisées auparavant et que nous reprenons à notre compte pour avancer plus vite dans le cadre de ce mandat, parce que nous ne pouvons pas accepter, et les Grands Annéciens ne pourront pas accepter que l'on déplace en 2027, 2028 la création ou même les premiers travaux d'un TCSP. Ce n'est pas possible.

J'en profite pour rassurer, une question nous avait été posée par un certain nombre de nos concitoyens que nous avons entendus en réunion publique, c'était très intéressant, il est dommage que vous n'ayez pas pu venir à ces trois réunions publiques. Il va falloir que l'on travaille aussi sur l'offre actuelle. Comme on l'a évoqué dans le planning, l'offre de la SIBRA aujourd'hui n'est pas satisfaisante.

Le président de la SIBRA, qui se trouve à côté de moi, est concerné par Annecy, mais aussi l'ensemble de nos territoires, voire peut-être demain La Balme de Sillingy et Rumilly qui a déjà intégré la SIBRA, nous avons besoin d'étoffer l'offre de la SIBRA et donc, d'investir.

Déjà, à la base, dans tous les scénarios financiers que nous avons évalués, ne sont pas intégrées des augmentations de fréquence, donc d'exploitation, avec un risque de déficit d'exploitation si nous voulons déjà mettre une offre et une suroffre dans l'attente de pouvoir enfin monter dans un premier transport en commun en site propre intégral.

C'est tout le travail que nous avons encore à faire, je mandaterai le président ici présent de la SIBRA qui devra travailler à répondre aux questionnements immédiats, et pas d'ici 2027, des Annéciens et des Grands Annéciens sur l'offre de bus, qui est largement insuffisante encore aujourd'hui.

Nous allons y aller. Nous allons passer au vote un par un.

Je vous le rappelle et je vous rassure, dans chacun des votes, vous avez « pour », « contre », « abstention ».

Premier vote, il est important, est pour savoir si nous nous engageons vers la création et la réalisation des 5 branches du futur réseau de transport en site propre complètement intégral. Les 5 branches, c'est une question importante, le petit « i » d'intégral permettra, peu importe le matériel roulant que l'on y mettra, d'avoir un accès complètement dédié, sur lequel les voitures ne pourront pas circuler.

Aujourd'hui, je vous demande de nous dire si vous êtes d'accord pour que le TCSP passe en TCSPi.

Nous pouvons voter.

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

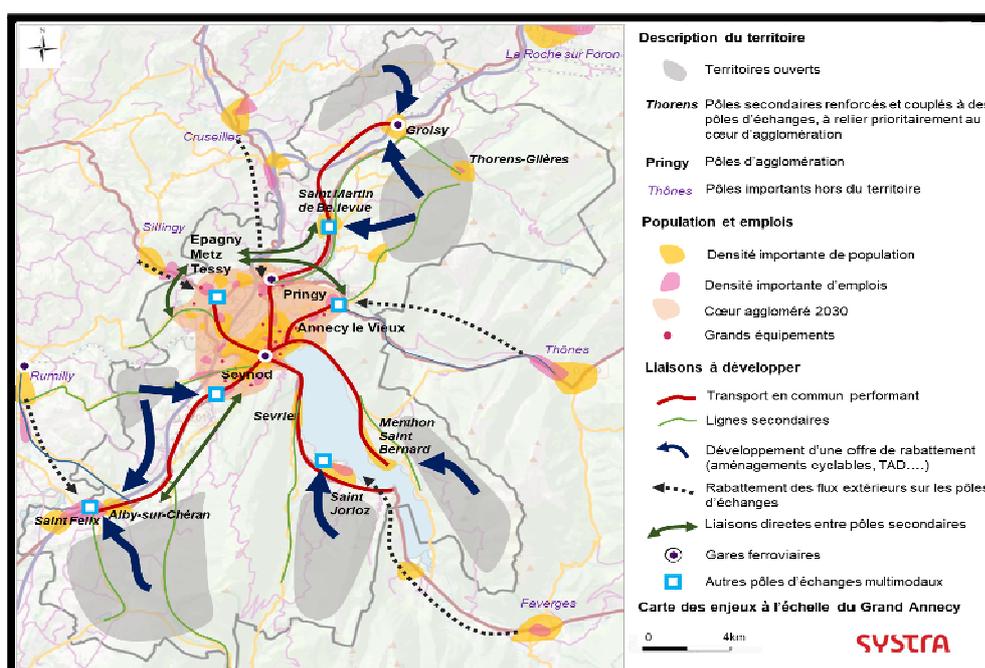
Vu l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2018 approuvant les statuts de la communauté d'agglomération « Grand Anancy » ;

1 – RAPPEL DU CONTEXTE

La démarche « *Imagine le Grand Anancy* » a fait ressortir le besoin d'apaiser le territoire, d'améliorer la qualité de vie des Grands Annéciens, de préserver un cadre de vie envié, un équilibre environnemental qui semble nous échapper du fait d'une croissance démographique non maîtrisée. L'offre de transport qui n'a pas suivi cette croissance démographique, l'allongement des temps de parcours induite par une gentrification subie, l'impact de la dégradation de la qualité de l'air sur la santé des populations du Grand Anancy les plus exposées, imposent une mise en œuvre urgente de politiques publiques adaptées, axées notamment sur l'amélioration de l'offre de mobilité au sens large qui est traduite dans le schéma directeur des mobilités du Grand Anancy (développement de TCSP, schéma directeur cyclable,...), mais aussi dans l'ensemble des documents de planification réalisés ou en cours d'élaboration.

Par ailleurs, la volonté des habitants et des élus est d'organiser notre territoire en nous appuyant sur le principe d'agglomération archipel / multipolaire, fondé sur une armature urbaine solide, hiérarchisée et des infrastructures de transport performantes. La diversité de nos paysages, de nos villages et de nos villes en seront préservés. Ainsi, nous pourrions maintenir une qualité de vie préservée sur l'ensemble de notre territoire, tout en limitant l'étalement urbain. Cette organisation du territoire requiert un déploiement optimisé et partagé des infrastructures de mobilité sur l'ensemble de nos 5 anciennes communautés de communes, que ce soit pour la route, les voies ferrées, le réseau de transport collectif, les voies cyclables ou toute forme nouvelle de mobilités douces.

La carte ci-dessous présente l'organisation globale de la mobilité du Grand Anancy.



En s'appuyant sur cette vision globale de la mobilité au service de nos 34 communes et de leurs habitants, le **Plan de mobilité** (PDM) du Grand Annecy, qui vise à organiser les 590 000 déplacements quotidiens, a pour objectif de créer les conditions pour que chaque habitant et chaque visiteur pense « transports collectifs et mobilités actives » avant d'avoir recours à sa voiture personnelle.

Le PDM, qui s'inscrit dans le **Plan climat air énergie territorial** (PCAET), vise des objectifs ambitieux en termes d'évolution des parts modales de déplacements à l'échelle intercommunale. À l'horizon 2030, la part modale de la voiture devra ainsi passer de 65% à 53%, celle du vélo de 2% à 10%, la marche à pied de 24,5% à 26% et le transport collectif de 6,5% à 10%.

Aussi, le PCAET du Grand Annecy présente un objectif de réduction de 55% des émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) pour 2030, en s'appuyant notamment sur le changement de nos modes de déplacement du quotidien pour s'orienter vers une mobilité plus collective et décarbonée.

Pour atteindre cet objectif d'apaisement du territoire par le développement d'une mobilité décarbonée, il a été acté dans les priorités de la « **feuille de route mobilité** » l'élaboration d'un plan de déplacement multimodal cohérent, permettant l'essor d'une offre de transport collectif, un usage plus raisonné de la voiture particulière, des solutions de mobilités douces en utilisant les nouvelles technologies.

Pour restructurer le système des transports collectifs de son territoire, le Grand Annecy a donc engagé 3 études. Une première étude de reconfiguration du réseau auprès du cabinet SYSTRA, complétée par une seconde étude auprès du Cabinet TTK. Enfin, une troisième étude financière a été menée sur la base des études techniques précitées auprès du cabinet KLOPFER pour préciser les modalités financières de réalisation du projet.

2 – LE DÉROULEMENT DES ÉTUDES : DÉFINITION DES AXES STRUCTURANTS DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC ET DE L'ENVELOPPE FINANCIÈRE DISPONIBLE

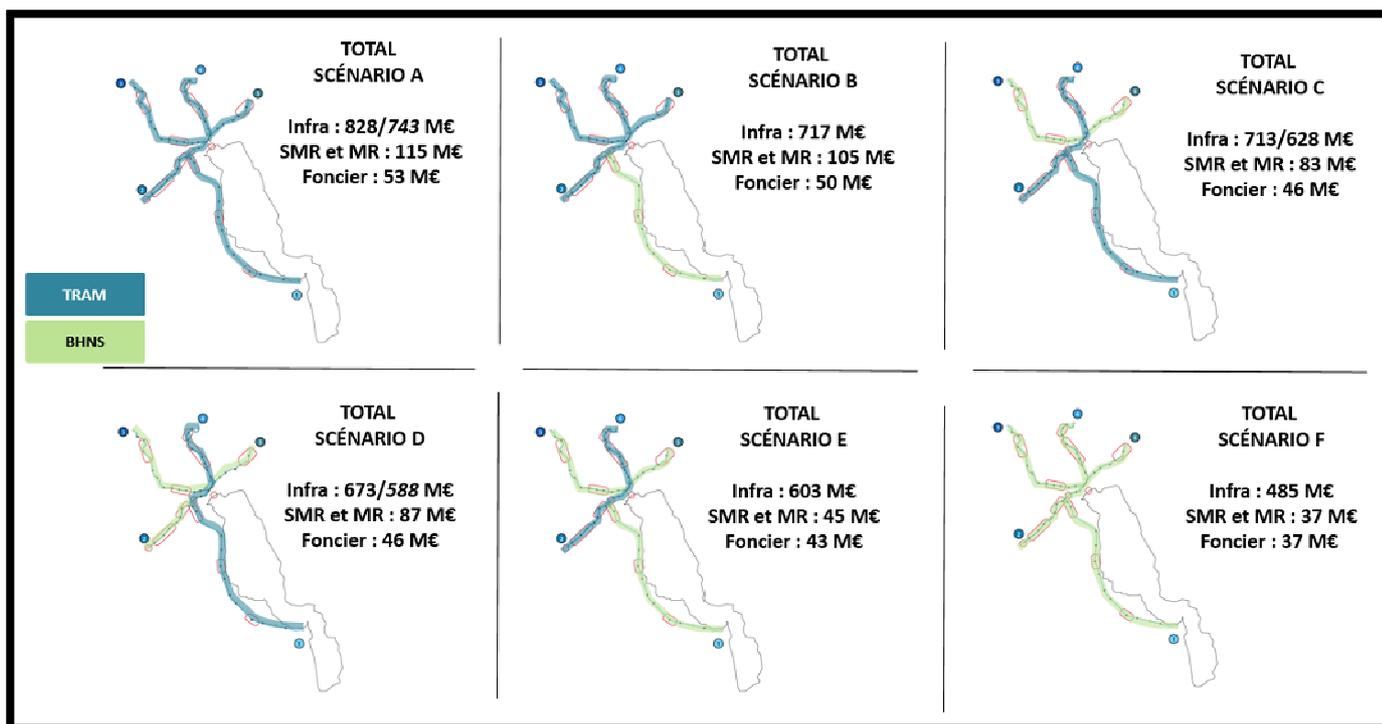
2.1 Les principaux résultats des études

Les deux bureaux d'études mandatés par le Grand Annecy pour la réalisation des études d'opportunité pour la réalisation du futur réseau de transport collectif en site propre (TCSP) de l'agglomération ont pu identifier les éléments majeurs suivants pour le réseau structurant :

➤ 1^{er} résultat : 5 axes de déplacements majeurs identifiés

Ces études ont démontré l'opportunité de réaliser sur 5 branches, un réseau de TCSP structuré depuis la gare d'Annecy. Il est à noter que cette situation est assez peu courante pour une agglomération de la taille de celle du Grand Annecy, ce qui en fait une singularité à prendre en compte. Les branches identifiées sont :

1. **Epagny** : Gare d'Annecy – Centre Commercial Grand Epagny ;
2. **Les Glaisins** : Gare d'Annecy – Parc des Glaisins ;
3. **Pringy** : Gare d'Annecy – Gare de Pringy ;
4. **Rive Ouest du Lac** : Gare d'Annecy – Duingt ;
5. **Seynod** : Gare d'Annecy – Cap Périaz.



➤ **2^{ème} résultat : 2 modes de transport collectifs adaptés pour le territoire du Grand Annecy**

Au regard des flux de déplacements analysés, les études ont précisé que le bus à haut niveau de service (BHNS) d'une manière générale, et le tramway sur certaines branches, étaient adaptés pour répondre aux besoins de mobilités du territoire. Par ailleurs, il a été précisé que le seuil de 35 000 voyageurs jour devait être dépassé pour envisager le choix d'une solution tramway.

Durant les travaux menés par les élus, il a été décidé que ces deux modes de transports proposés fonctionneront avec des **énergies non fossiles** (électricité, hydrogène, BioGNV), permettant ainsi de s'inscrire dans les objectifs de réduction des gaz à effet de serre précisés par le PCAET.

➤ **3^{ème} résultat : 6 scénarios de réalisation proposés**

A l'issue de nombreuses consultations (Conférence des maires, commissions mobilité et finances, Bureau d'agglomération, Conseil d'agglomération privé), 6 scénarios ont été proposés et chiffrés par les cabinets d'études allant d'une hypothèse de réalisation de l'ensemble des 5 branches en tramway (scénario A) à des scénarios mixtes tramway/BHNS (scénarios B, C, D, E) selon les branches, ainsi qu'un scénario de réalisation des 5 branches en BHNS (scénario F).

Les 6 scénarios sont présentés ci-dessous :

* SMR : site de maintenance et remisage / MR : matériel roulant

➤ **4^{ème} résultat : une enveloppe de 300 millions d'euros affectée au projet de TCSP lors de ce mandat 2020 – 2026**

En parallèle des études techniques, l'étude financière a permis de conclure que l'Agglomération du Grand Annecy peut réaliser **deux branches** du futur TCSP afin de constituer un axe complet durant ce mandat pour **une enveloppe de 300 millions d'euros**.

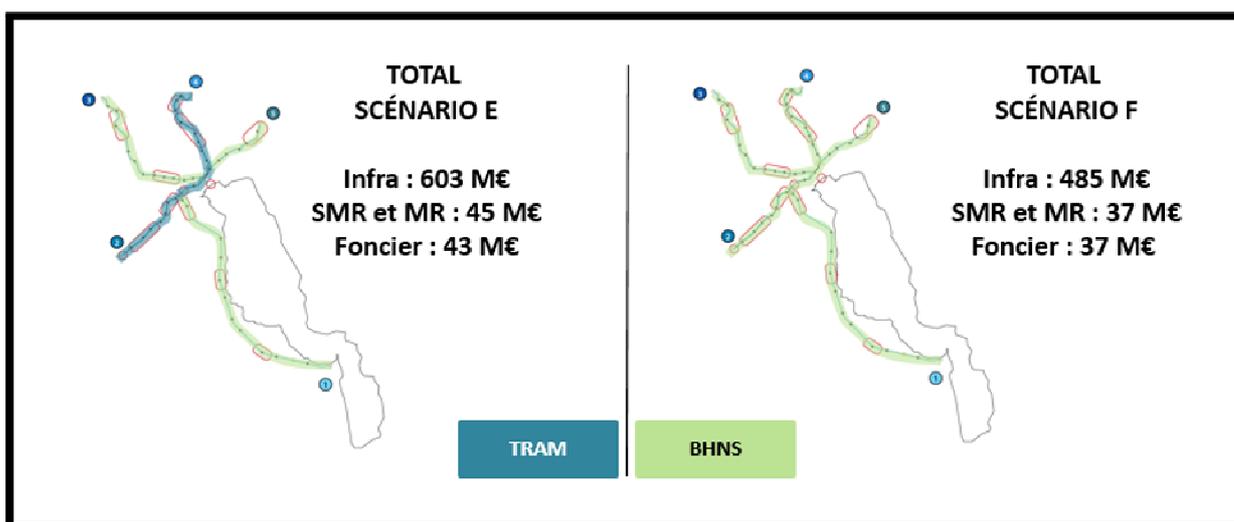
2.2 Des réunions de travail et d'échanges ont été organisées permettant d'enrichir le projet

Les études réalisées par les cabinets TTK et SYSTRA ont été partagées avec la totalité des conseillers communautaires les 2 et 6 juillet 2021.

Plusieurs réunions de travail ont aussi été organisées à l'initiative du Grand Anancy afin de présenter les études et leurs conclusions. Ces réunions avec les élus territoriaux et les associations d'usagers ont permis d'affiner certaines données, de prendre en compte des demandes complémentaires sur certaines hypothèses permettant d'aboutir à la stabilisation des études et des scénarios de réalisation.

Enfin, le Grand Anancy a organisé deux séminaires de la Conférence des maires et du Bureau les 2 juillet et 15 octobre 2021 au cours desquels les six scénarios envisageables (tramway et/ou BHNS) ont été présentés, en rappelant les capacités de financement du Grand Anancy, ainsi que les enjeux en matière d'évolution et d'impact sur la fiscalité des ménages et des entreprises selon les scénarios identifiés.

Une séance privée du Conseil réunissant l'ensemble des conseillers communautaires a été organisée le 21 octobre. Lors de cette réunion, il est à noter que sur les 6 scénarios proposés, les 2 scénarios ci-dessous ont été préconisés :



* SMR : site de maintenance et remisage / MR : matériel roulant

Le scénario E propose un BHNS sur les branches Epagny – Les Glaisins – Rive ouest et un tramway sur les branches Seynod – Pringy. **Le coût complet d'investissement de ce scénario est estimé à 691 millions d'euros (pour un tramway avec alimentation classique par caténaire. Une alimentation par le sol engendrerait un surcoût de 20 à 30% par kilomètre).**

Le scénario F propose une solution BHNS sur les 5 branches du réseau structurant. **Ce scénario est estimé à un coût complet de 559 millions d'euros.**

Après consultation des élus communautaires et des réunions dans les conseils municipaux, deux réunions publiques organisées par le Grand Anancy se sont déroulées les 2 et 16 novembre afin de partager les conclusions des études auprès des citoyens et répondre à leurs interrogations sur la poursuite du projet.

La présentation reprenant les éléments de synthèse des études techniques et financières est jointe à cette délibération.

3 – PARTAGER UNE VISION COMMUNE POUR UN PROJET AMBITIEUX DE DÉVELOPPEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND ANNECY

Avec l'appui des études techniques et financières, des réunions de travail des élus communautaires et réunions publiques d'échanges avec les associations et les habitants, un consensus a émergé pour engager un projet ambitieux de développement de transports collectifs qui permette de répondre à la mobilité des habitants du Grand Annecy.

L'ensemble des acteurs ont ainsi partagé la nécessité d'investir dans un transport public performant, libéré des contraintes de la circulation routière.

Par conséquent, quel que soit le scénario et le mode de transport retenu, les échanges ont permis d'affirmer la volonté conjointe des élus et citoyens de réaliser le futur réseau de transport collectif **en site propre intégral (ensemble des 5 branches)** permettant ainsi d'offrir une qualité de service optimale (ponctualité, fréquence, amplitude, confort) quel que soit le matériel roulant choisi.

8.1 Principe de réalisation des 5 branches du futur réseau de transport collectif en site propre intégral (TCSPI)

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'acter le principe de réalisation des 5 branches du futur réseau de transport collectif en site propre intégral (TCSPI).

Mme LA PRESIDENTE.- Merci pour ce premier vote, c'est très important, l'Agglomération s'engage devant les Grands Annéciens à créer ces fameuses 5 branches en intégral, aucune voiture n'aura l'autorisation de rouler sur ces voies que nous allons créer.

8.2 Choix du scénario

Mme LA PRESIDENTE.- Deuxième vote : choix du scénario, A, B, C, D, E, F. Vous avez possibilité, comme en Conseil d'Agglomération privé, de vous abstenir ou de voter contre. Celui qui n'a pas envie de choisir vote « abstention » pour tous les scénarios, celui qui est contre tout vote « contre », et si vous êtes d'accord sur l'un des scénarios, vous votez avec le chiffre correspondant.

C'est dans l'ordre :

- « 1 » : scénario A
- « 2 » : scénario B
- « 3 » : scénario C
- « 4 » : scénario D
- « 5 » : scénario E
- « 6 » : scénario F
- « 7 » : abstention
- « 8 » : contre

Mme LAYDEVANT.- (*Annecy*) Pour ceux qui ne veulent pas prendre part au vote ?

Mme LA PRESIDENTE.- Vous ne faites rien.

(Il est procédé au vote électronique)

M. DUBOSSON.- (*Quintal*) Cela ne marche pas. Scénario F pour la commune de Mûres.

Mme BANGUÉ.- (*Annecy*) Quand j'appuie, cela me met « 0 » « OK ». Je pense que le boîtier a voté pour moi... J'essaie de voter mais je n'y arrive pas. Je vote le scénario F. Je suis à moitié sûre quand même...

M. ASTORG.- (*Annecy*) J'ai un problème de commande, je vote le scénario E.

Résultat du vote :

- Scénario E : 44 voix
- Scénario F : 41 voix
- Abstentions : 2
- Scénario B : 1

(Brouhaha)

Mme LA PRESIDENTE.- Nous allons vérifier les noms...

(Affichage et vérification des noms)

DANS LA SALLE : Madame la Présidente, je me permets, vu l'importance du choix, ne pourrait-on pas refaire le vote soit électroniquement, soit à main levée, pour que ce soit clair pour tous et qu'il n'y ait pas d'ambiguïté ?

Mme LA PRÉSIDENTE.- Oui, nous allons le faire à main levée.

Nous sommes bien clairs, il n'y a que le E et le F.

Nous recommençons ! Comment votons-nous, à main levée... ?

Mme GREBERT.- (*Annecy*) S'il vous plaît, Madame la Présidente, on a fait des photos des votes qui s'affichaient, M. MUGNIER-POLLET était en blanc...

Mme LA PRESIDENTE.- C'est pour cela qu'il dit qu'il vote F.

Mme GREBERT.- (*Annecy*) S'il passe en F, cela fait 42 votes pour le scénario F. Monsieur ASTORG était en B, il passe en E, cela fait 45 votes et tout le monde est d'accord.

(*Protestations*)

Mme LA PRESIDENTE.- Ce que l'on vous propose, cela va être plus simple, c'est de reprendre vos boîtiers, nous allons dans un premier temps voter pour le E et nous voterons ensuite pour le F.

M. ASTORG.- (*Annecy*) Non ! Non, on ne peut pas faire cela, on ne peut pas voter l'un ou l'autre. Chacun se positionne sur son choix de scénario. Soit on refait tout le vote...

Mme LA PRESIDENTE.- On refait tout le vote alors.

M. ANDRÉYS.- (*Annecy*) Madame la Présidente, il est quand même simple de mettre que M. ASTORG passe au scénario E, cela fait 45, M. DUBOSSON passe au scénario F, cela fait 42, plus les deux qui ne se sont pas exprimés, Mme BANGUÉ et M. MUGNIER-POLLET, cela fait 44.

Cela fait le résultat suivant : 45, 44, 1 abstention et c'est réglé.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE PAR :

- Scénario E : 45 voix :

Etienne ANDRÉYS, Christian ANSELME, Jacques ARCHINARD, François ASTORG, Michel BEAL (pouvoir à Catherine BOUVIER), Alexandra BEAUJARD, Marie BERTRAND, Patrick BOSSON, Stéphane BOUCLIER, Corinne BOULAND (pouvoir à Tony PESSEY), Catherine BOUVIER, Vanessa BRUNO, Karine BUI-XUAN PICCHEDDA, Lola CECCHINEL, Sandrine DALL'AGLIO, Samuel DIXNEUF, Elisabeth EMONET, Chantale FARMER, Gilles FRANÇOIS (pouvoir à Samuel DIXNEUF), Pierre GEAY, Fabien GERY, Fabienne GREBERT, Aurélie GUEDRON (pouvoir à Fabienne GREBERT), Charlotte JULIEN (pouvoir à Alexandre MULATIER-GACHET), Marion LAFARIE, Benjamin MARIAS, Viviane MARLE, Pierre-Louis MASSEIN, Catherine MERCIER-GUYON, Thomas MESZAROS, Alexandre MULATIER-GACHET, Laure ODORICO, Gérard PASTOR (pouvoir à Elisabeth EMONET), Marie-Luce PERDRIX, Tony PESSEY, Christian PETIT, Eric PEUGNIEZ, Christophe PONCET, Jean-Luc RIGAUT, Christian ROPHILLE, Yannis SAUTY, Nora SEGAUD-LABIDI, Bénédicte SERRATE, Guillaume TATU, Olivier TRIMBUR

- Scénario F : 44 voix :

Jean-Pascal ALBRAN, Gilles ARDIN, Frédérique BANGUÉ, Olivier BARRY, Isabelle BASTID, Nicole BLOC, Franck BOGEY, Cécile BOLY, Christian BOVIER, Pierre BRUYERE, Christel CASSET, Odile CERIATI-MAURIS, Henri CHAUMONTET, Martine COUTAZ, Roland DAVIET, Noëlle DELORME, David DUBOSSON, Fabienne DULIEGE, Denis DUPERTHUY, Anthony GRANGER, Ségolène GUICHARD (pouvoir à Roland DAVIET), Frédérique KHAMMAR, Frédérique LARDET, Elisabeth LASSALLE, François LAVIGNE-DELVILLE, Patrick LECONTE, Claire LEPAN, Bruno LYONNAZ, Jean-Claude MARTIN, Christian MARTINOD, Antoine de MENTHON (pouvoir à Denis DUPERTHUY), Patricia MERMOZ (pouvoir à Gilles ARDIN), Aurélien MODURIER, Philippe MONMONT, Philippe MORIN, Magali MUGNIER, Michel MUGNIER-POLLET, Xavier OSTERNAUD, Raymond PELLICIER (pouvoir à Pierre BRUYERE), Monique PIMONOW, Agnès PRIEUR-DREVON, Marc ROLLIN, Didier SARDA, Jean-Louis TOÉ

- Abstention : 1 (Gilles VIVIAN)

- Non votants : 4 (Bilel BOUCHETIBAT, Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Isabelle DIJEAU, Christiane LAYDEVANT)

d'adopter le scénario E.

(Applaudissements.)

Mme LA PRESIDENTE.- Eh bien voilà ! Voyez, Marie-Luce, il ne fallait pas inventer le résultat. Est-ce que je dois dire maintenant que c'est un sujet politique ? Est-ce qu'on annule tout et on reporte ? Est-ce que finalement, je dois reporter le vote Madame PERDRIX ?

Mme LAYDEVANT.- *(Annecy)* Quand on disait que l'on devait reporter le vote, c'est que l'on s'attendait à quelque chose de similaire.

On n'a pas ce soir une majorité écrasante pour le tram ni d'ailleurs pour le BHNS puisqu'on est au coude-à-coude. Très franchement, si l'on veut garder un peu de crédibilité auprès de nos concitoyens, reportons ce vote s'il vous plaît.

Mme BANGUÉ.- *(Annecy)* Je suis assez d'accord. C'est important, il y a un vote qui n'est pas forcément sûr, on le fait sans être certain de ce que l'on fait.

M. SARDA.- *(Annecy)* Je crois que le vote a donné son verdict, quasiment l'unanimité des présents et des conseillers communautaires souhaite un transport en commun en site propre intégral, nous sommes au travail dès demain sur ce sujet. Il y a 4 branches demain en BHNS, il y a 1 branche en tram, nous allons y travailler.

Ce qui est important pour nous dans ce résultat ce soir, c'est de pouvoir lancer les études, qui coûtent des centaines de milliers d'euros parce que des dizaines d'ingénieurs vont travailler sur ce scénario. Dans un premier temps, nous allons écrire le cahier des charges pour retenir les cabinets, et je pense que l'Agglomération est gagnante ce soir.

Je laisse le mot de la fin à la Présidente.

Mme LA PRESIDENTE.- Je constate que personne n'a voté pour un programme sur la Rive Ouest, je suis un peu estomaquée... Personne n'a voté pour le tram Rive Ouest.

Nous allons acter ce résultat, nous n'allons pas revenir en arrière, nous avons 89 votants sur 94, c'est important. Dommage pour ceux qui n'ont pas pu s'exprimer, c'est la vie. Parfois il faut savoir choisir, 89 élus ont choisi, nous sommes partis sur ce scénario, le scénario E.

M. SARDA.- (*Annecy*) Il y a encore des votes, Madame la Présidente, il faut que l'on vous donne l'autorisation de saisir la CNDP.

Mme LA PRESIDENTE.- Pour le PPI derrière, je nous souhaite du courage.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Non, Madame la Présidente, le PPI est bien calibré sur 300 millions d'euros, l'un ou l'autre, peu importe. En revanche, ce sera pour nos successeurs, il y a 18 millions d'euros supplémentaires à trouver, mais la démocratie a parlé.

Mme LA PRESIDENTE.- Donc nous resterons dans l'enveloppe des 300 millions d'euros. Et si on n'a qu'un tram, on n'aura qu'un tram.

Le mot de la fin est que je suis très heureuse d'être la présidente qui va enfin lancer ce transport en commun en site propre intégral.

(Applaudissements.)

Nous continuons à travailler sur le choix des premières lignes.

Nous allons remercier et applaudir nos experts qui ont souffert avec nous. Merci pour votre travail !

(Applaudissements.)

8.3 Enclenchement des séances de travail

Mme LA PRESIDENTE.- Le 16 décembre, nous nous retrouvons tous ici pour choisir les 2 branches.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

d'enclencher les séances de travail.

8.4 Création d'une autorisation de programme TCSP de 300 M€

M. GRANGER.- (*Anncy*) Je ne prendrai pas part au vote, je vous ai dit que sur cette partie budgétaire, je pense que l'on peut attendre le mois de décembre et le choix de la ligne.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 89

NON-VOTANTS : 5 (Bilel BOUCHETIBAT, Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Isabelle DIJEAU, Anthony GRANGER, Christiane LAYDEVANT)

d'autoriser la création d'une autorisation de programme TCSP de 300 M€.

8.5 Lancement des marchés d'études préliminaires/opérationnelles

Mme LA PRESIDENTE.- C'est là que les grands enjeux commencent. J'espère que nous n'aurons pas trop de grosses surprises.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 87

NON-VOTANTS : 7 (Marie BERTRAND, Nicole BLOC, Bilel BOUCHETIBAT, Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Isabelle DIJEAU, Christiane LAYDEVANT, Yannis SAUTY)

d'autoriser la Présidente à lancer les marchés d'études préliminaires/opérationnelles

8.6 Saisine de la Commission Nationale du Débat Public

Mme LA PRESIDENTE.- Sauf à ce que M. RIGAUT demande un nouveau référendum...

M. RIGAUT.- Je reste favorable au référendum, cela ne change pas.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 90

NON-VOTANTS : 4 (Bilel BOUCHETIBAT, Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Isabelle DIJEAU, Christiane LAYDEVANT)

d'autoriser la Présidente à saisir la Commission Nationale du Débat Public.

Mme LA PRESIDENTE.- La CNDP sera en même temps que les études préliminaires.

9. Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2021 - 2026

Rapporteur : Denis DUPERTHUY

Mme LA PRESIDENTE.- Nous allons continuer avec le PPI, qui change.

Une introduction rapide. Ce PPI est issu du projet de territoire "*Imagine le Grand Annecy*". De ce projet, nous en avons extrait la quintessence pour élaborer une vision pour notre territoire qui s'articule autour de 3 axes : apaiser, ne plus subir, nous préparer aux changements en nous donnant les moyens de nous adapter et de nous inscrire dans la construction d'un nouveau modèle de société.

De cette vision, nous avons enfin établi des feuilles de route qui décrivent les politiques publiques que nous souhaitons engager dans le cadre de ce mandat.

Avec ce PPI, que notre Vice-Président aux Finances va vous présenter, nous allons nous donner les moyens de bâtir un nouveau territoire plus vertueux au sein duquel tous les Grands Annéciens pourront retrouver la qualité de vie attendue.

Pour moi, avec ce PPI, nous passons des lettres au chiffrage, des promesses aux actes dans la mesure où un Plan pluriannuel d'investissement, c'est un engagement.

Un travail considérable a été fait par l'ensemble des élus et des services, d'ores et déjà je souhaite les remercier et les féliciter.

Je laisse la parole à Denis DUPERTHUY.

Le Plan pluriannuel d'investissement (PPI) du Grand Annecy est un outil de pilotage financier, politique, stratégique et prospectif.

Il dresse la liste de l'ensemble des projets programmés et des financements qui leur sont attribués sur 5 ans dans le cadre du projet de mandat.

Il sera actualisé et ajusté selon, notamment, les évolutions de l'environnement économique, technique et juridique.

Ce PPI a été élaboré collégialement par les élus du Grand Annecy dans un souci de bonne gestion, de transparence et de sincérité.

Il a également fait l'objet d'une présentation à l'Espace Citoyen qui a rendu un avis sous forme d'un document, joint en annexe, intitulé « *Regard de l'Espace Citoyen sur le Plan pluriannuel d'investissement du Grand Annecy* ».

Ce PPI permet de mesurer la faisabilité des actions souhaitées au regard des capacités financières et budgétaires du Grand Annecy.

Il a été élaboré pour la mise en œuvre des cinq priorités d'actions que s'est fixées la collectivité :

Priorité 1 : Assurer la réalisation des objectifs de « Imagine le Grand Annecy » ;

Priorité 2 : Prendre en compte les ambitions fixées par le Plan climat air énergie territorial (PCAET)

Dans le PPI, ceci représente une prise en compte sur 40 % des projets inscrits ;

Priorité 3 : Mettre en œuvre la politique mobilité et notamment les mobilités saisonnières du lac ;

Priorité 4 : Assurer un soutien à l'économie locale ;

Priorité 5 : Confirmer les actions en matière de politique du logement.

Il s'inscrit dans une capacité d'investissement sur le mandat de 160 M€ pour le budget principal, de 40 M€ pour le budget eau potable, 28 M€ pour le budget valorisation des déchets, 25 M€ pour le budget des transports.

Pour les budgets Semnoz, aménagement de zones et pépinières, il doit permettre d'équilibrer financièrement la réalisation des projets sur la période.

Il permet la réalisation d'une première tranche du projet de transport en commun en site propre intégral (TCSPi) qui représente une enveloppe totale et maximum de 300 M€ sur le mandat.

Ces volumes financiers réaffirment le Grand Annecy comme un acteur majeur au soutien de l'économie locale.

M. DUPERTHUY.- A votre suite, je souhaite également adresser mes remerciements et mes félicitations à l'ensemble des services et des élus du Bureau et les autres parce que, dans vos commissions, vous avez travaillé à l'élaboration de ce PPI.

C'est un travail de quasiment une année, qui a été largement affecté par la cyberattaque et les aléas que l'on a connus, et surtout une demande initiale de plus d'un milliard d'euros remontée par les services, il a fallu faire des choix.

Un PPI pour quoi faire ? C'est valoriser financièrement notre vision et nos choix politiques.

Ce PPI vise à lister l'ensemble des projets d'investissement qui correspondent au projet de mandat et à notre feuille de route, à vérifier que l'on a la capacité de financement de ces projets, cela a été un travail de chiffrage en amont de nos capacités financières avec le Cabinet Klopfer, évidemment, mettre en adéquation nos volontés, nos projets avec ces capacités financières et, enfin, prioriser nos choix dans le cadre du mandat.

Sachant que ces choix ont été contraints par le fait qu'une institution comme la nôtre vit, même si on change de personnel politique et de majorité, nous avons des engagements déjà pris qu'il a fallu honorer.

Qu'est-ce qu'un PPI ? Notamment pour les spectateurs qui nous suivent. C'est un outil de programmation et de gestion des investissements au regard des capacités du Grand Annecy. Grâce à ce PPI, vous allez voir ce que l'on va faire sur les 5 ans qu'il nous reste sur ce mandat, cela donne une lisibilité et une cohérence à l'ensemble de nos politiques.

Cela permet une corrélation avec les analyses budgétaires et financières prévisionnelles que l'on a fait faire en amont pour savoir quelles étaient les masses financières dont nous disposons, et d'avoir un outil de planification dans le cadre du mandat 2021-2026 des investissements structurants.

Ce PPI n'est pas figé, nous allons le présenter ce soir mais il sera amené à évoluer, il y a des choses qui se feront, d'autres qui seront retardées, je vous rassure, il y aura des corrections du PPI au fur et à mesure.

Ces corrections auront lieu annuellement puisque nous allons transformer une grande partie des lignes de ce PPI, pour les plus importantes, en autorisations de programme-crédits de paiement, qui seront incluses elles-mêmes dans le Rapport d'orientation budgétaire pour une information en continu des élus chaque année.

La présentation qui vous est faite ne sera pas une présentation des tableaux, que vous avez sur les tablettes, si vous avez des questions, nous pourrons y répondre.

L'objectif était plutôt de répondre à un certain nombre de remarques qui ont été faites par l'Espace Citoyen dont vous avez eu le rapport, qui souhaitait que l'on mette plus en évidence nos investissements avec les grandes orientations du mandat, notamment le PCAET, le PDM et "*Imagine le Grand Annecy*", avec l'objectif de territorialiser ces investissements pour que chacun essaie de s'y retrouver.

(Présentation Powerpoint)

Mme LEPAN.- *(Annecy)* Je souhaite faire part de ma satisfaction et de mes remerciements à la Présidente d'avoir mis cette démarche de présentation du PPI, merci à M. DUPERTHUY, les services et les vice-présidents d'avoir joué le jeu et de mettre sur la table les projets qui étaient les leurs pour ce mandat.

Cela m'apparaît être un PPI très équilibré. Équilibré parce que la part de la voiture régresse au profit des autres mobilités. C'est une réelle évolution pour Annecy. Elle fait suite au vote précédent où nous avons fait le choix d'un TCSP.

Il y a également un équilibre entre chaque compétence portée par l'Agglomération, c'est très important, nous pourrons agir dans tous les domaines.

J'ai néanmoins une inquiétude, c'est le projet consacré au patrimoine gérontologique. Cinq millions sont fléchés pour une rénovation de nos EHPAD et résidences autonomie, je rappelle que cela fait 11 établissements et que si l'on se réfère au Rapport de Développement durable qui va nous être présenté après, en page 14, ce sont nos bâtiments qui ont le plus grand besoin de rénovation énergétique.

Sans les mettre en concurrence mais simplement pour donner une idée de comparaison, pour la rénovation de nos pépinières, 4 bâtiments, nous avons fléché 5,6 millions d'euros. Cela me paraît un peu faible si l'on veut arriver à rénover nos EHPAD et résidences autonomie, dans lesquelles il y a des personnes qui vivent.

Ce n'est pas pour les mettre en concurrence avec les pépinières, parce que la qualité de vie au travail est quelque chose d'important, mais n'oublions pas nos personnes âgées et tous les personnels qui travaillent dans les EHPAD et qui, eux aussi, ont besoin d'avoir des bâtiments fonctionnels et pratiques.

Sur cette question de patrimoine, j'ai une satisfaction, c'est l'enveloppe de 500.000 euros pour l'étude de la rénovation énergétique de notre siège du Grand Annecy. J'espère que cela ne s'arrêtera pas à la rénovation énergétique, mais qu'une réflexion sera menée sur son extension, voire sa relocalisation étant donné que nous allons employer du personnel supplémentaire et qu'il faut que chacun travaille dans de très bonnes conditions.

J'aurai quelques questions pour terminer.

Il a été fait écho d'un tiers-lieu pour un peu plus de 3 millions d'euros, nous avons déjà eu des débats en Agglomération, je voulais des précisions sur ce qu'était ce tiers-lieu étant donné que l'on n'a pas tous la même définition. Merci de nous dire ce qu'il en sera de ce tiers-lieu.

Pour ce qui concerne le Semnoz, j'ai vu un investissement de 2,5 millions pour l'alimentation en eau potable. J'aurais aimé avoir des détails sur ce projet.

Toujours sur le Semnoz, je suis un peu chagrinée de voir 50.000 euros, ce n'est pas beaucoup mais tout de même, pour la mise aux normes du stade de Biathlon de la Fédération Française de Ski. Je m'en étonne, l'équipement est tout récent, je ne voudrais pas que la Fédération Française de Ski nous amène sans cesse à de nouvelles normes et à des travaux supplémentaires sur le site, chaque fois c'est l'environnement, notre patrimoine naturel, auquel on touche.

J'ai vu également qu'il était question de réhabiliter le Courant d'Ere et qu'il était prévu des casiers. Est-ce que je peux en savoir plus ?

Dernière question, sur le PPI Zones, pour bien comprendre ce que signifie le terme employé dans les tableaux qui est « reconquête », merci de définir ce qu'est la reconquête de nos zones.

Merci.

Mme LA PRESIDENTE.- Sur la gérontologie, nous avons lancé un travail de fond avec Isabelle CROSET et Sébastien LENOIR pour une restructuration au regard d'un taux d'occupation qui a beaucoup baissé du fait des incidences Covid.

À l'issue de cette étude de restructuration et d'analyse du patrimoine, nous pourrions déterminer le montant. C'est un premier montant que l'on a indiqué pour cranter les besoins sur un EHPAD en particulier. Au regard de l'étude de restructuration que nous aurons à réaliser, nous pourrions détailler davantage et certainement améliorer cette enveloppe pour faire en sorte que nos EHPAD soient rénovés le plus rapidement possible.

C'est une première étape, nous attendons cette restructuration pour aller plus en avant.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Je vais laisser la parole à mes collègues sur un certain nombre de sujets.

Sur la gérontologie, je rajouterai que l'on va rencontrer le Conseil Départemental la semaine prochaine sur certains enjeux, nous avons également des Conseillères Départementales avec nous, il y a tout ce travail de discussion avec le Conseil Départemental, qui est une des tutelles, pour voir les possibilités de financement de ces rénovations.

Pour l'instant, ce n'est pas tout à fait au clair, toutes ces études sont lancées, nous réaménagerons cette enveloppe à ce moment-là.

Mme LEPAN.- (*Annecy*) Je vous remercie pour ces annonces rassurantes.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Sur le siège, il y a deux enveloppes de 500.000 euros, l'une pour la rénovation énergétique du siège actuel et l'autre pour des études et projet d'un nouveau siège. L'objectif est d'avoir des enveloppes, plutôt sur la fin de mandat, pour commencer à réfléchir à ce nouveau siège.

Sur les questions qui concernent le Semnoz, le tiers-lieu et la reconquête des zones, je ne sais pas qui peut répondre...

Mme LA PRESIDENTE.- Sur la reconquête des zones, dans le cadre de « *Imagine et dessine le Grand Annecy* », nous sommes en train d'imaginer comment l'on va reconstruire la zone sur la zone. Les reconquêtes, c'est dans ce schéma, c'est quels sont les investissements que l'on va devoir faire.

La première zone concernée est la zone des Glaisins, comment on peut gagner de l'espace, faire mieux et plus avec la même superficie, faire en sorte qu'il y ait de meilleures conditions de vie pour l'ensemble des collaborateurs qui se situent sur nos zones.

À l'issue de « *Imagine et dessine le Grand Annecy* », nous aurons la zone industrielle de demain et nous affecterons une somme d'argent pour réhabiliter ces zones selon les nouveaux modèles attendus par les salariés et les entreprises de nos zones industrielles.

Sur le Semnoz, Patrick.

M. BOSSON.- (*Quintal*) Concernant le Semnoz, en effet nous avons fléché au niveau du Courant d'Ere. L'idée était soit de réhabiliter le Courant d'Ere, soit éventuellement de le détruire, nous avons fait une étude pour savoir exactement ce qui doit être fait.

Concernant l'eau, c'est une prévision, deux scénarios avaient été proposés, rien n'était décidé au niveau du conseil d'exploitation du Semnoz.

Pour le Biathlon, un fléchage a été fait, ce sont des éléments qui ont été portés et qui sont encore à définir au niveau du conseil d'exploitation, donc rien de formel pour l'instant.

Mme BOUVIER.- (*Leschaux*) Je voudrais apporter une précision quant à l'eau potable.

Selon une étude qui est menée depuis 2 ans sur les ressources en quantité et en qualité au Semnoz, nous avons un réel problème de potabilité, aussi bien pour les restaurants que pour la fabrication dans nos alpages, problème qui peut engendrer l'arrêt de la fabrication. C'est pourquoi nous sommes en train de travailler sur différents scénarios.

Je voudrais préciser que l'ARS nous pousse à nous mettre aux normes.

Mme LA PRESIDENTE.- Sur le tiers-lieu, François LAVIGNE.

M. LAVIGNE-DELVILLE.- (*Viuz-la-Chiésaz*) Sur le tiers-lieu, les choses ne sont pas encore très clairement définies mais il faut comprendre les tiers-lieux de deux façons.

Les tiers-lieux, ce sont des artisans qui se regroupent pour travailler ensemble et pour vivre le travail ensemble, pour ne pas être isolés, profiter d'un partage de compétences et s'ouvrir au public.

Dans notre idée, il s'agit de soutenir ce mouvement, de l'accompagner, de travailler avec les communes pour voir comment on peut trouver des lieux pour que les artisans puissent s'installer.

Il y a également l'idée d'un tiers-lieu emblématique du Grand Annecy, ce serait le lieu où l'on pourrait construire un maillage des différents tiers-lieux qui se sont créés, créer des réseaux, faire en sorte que les artisans puissent se rencontrer, bénéficier de formation, de soutien.

Cela reste encore à définir mais nous approchons petit à petit de l'idée de ce que l'on fera probablement.

M. MARTIN.- (*Alby-sur-Chéran*) Je voudrais amener une précision, je reviens sur les transports en commun et surtout le ferroviaire.

Il y a une ligne qui est le doublement ferroviaire Annecy-Aix-les-Bains. Il y a plus de 15 millions d'euros. Nous parlons du doublement depuis plus de 20 ans, il ne se fera jamais complètement. Par ailleurs, il me semble que la Savoie s'est retirée de ses engagements. Et pour ceux qui prennent cette ligne régulièrement, à l'entrée d'Aix-les-Bains et à d'autres endroits, elle ne sera jamais doublée. Cela va prendre des années et des années.

C'est un PPI, c'est un document prévisionnel, je me tourne vers le Pays d'Alby, certains habitants de Seynod etc., quand ils veulent prendre le train, ils vont à Entrelacs, à Albens ou à Aix-les-Bains, et il y en a énormément, les étudiants, les personnes qui travaillent... On revient sur la politique de déplacement.

C'est du fonctionnement, mais il faudrait que l'on renforce cette ligne Annecy-Aix-les-Bains pour desservir notre territoire, sinon on va passer sur Rumilly. Cela ne veut pas dire qu'il faut négliger Rumilly, nous sommes partenaires, mais nous parlons de ce doublement depuis 20 ans et rien n'avance. Et si c'est pour gagner 2 minutes sur cette distance, il faut être raisonnable.

Mme LA PRESIDENTE.- Si, cela avance. Ce sont surtout les montants qui avancent.

M. MARTIN.- *(Alby-sur-Chéran)* C'est une remarque, mais c'est important.

Mme LA PRESIDENTE.- Nous avons des Copil régulièrement.

M. MARTIN.- *(Alby-sur-Chéran)* Il faut changer le titre, ce ne sera pas un doublement complet.

Mme LA PRESIDENTE.- On risque même d'enlever la ligne, tout simplement, par rapport aux dernières nouvelles que l'on a. Nous attendons les prochains Copil mais effectivement, la Savoie a abandonné le projet. Avec le Département, nous avons confirmé notre intérêt, avec Rumilly d'ailleurs, de continuer les travaux, d'enclencher, et on vient d'avoir une mauvaise surprise puisque le budget de 160 millions est passé à au moins 200 millions d'euros. Avec notre quote-part, si on enlève celle de la Savoie, les 15 millions qui sont aujourd'hui inscrits au PPI depuis quelques jours sont insuffisants.

Si l'on veut continuer à réaliser ces travaux, il faudra augmenter cette enveloppe dans notre PPI.

Nous verrons la décision que nous prendrons avec le Département, l'Etat et la Région, nous ne sommes pas les seuls concernés. Les discussions à venir nous permettront d'y voir plus clair et de savoir quels sont les enjeux qui incombent au Grand Annecy pour perpétuer cette ligne.

La SNCF a bien pris en compte et elle démarre, elle a même établi les vrais budgets, on voit que les budgets explosent très rapidement.

M. MARTIN.- *(Alby-sur-Chéran)* Pour compléter, j'avais participé à titre individuel à la concertation, car beaucoup d'habitants du secteur sont concernés, et si on lit les documents qui avaient été présentés à la concertation, à partir du début des travaux, ils fermaient au moins 24 mois la ligne entre Annecy et Aix-les-Bains.

Cela veut dire qu'il faut que l'on ait dans notre esprit et dans notre démarche le fait de pouvoir rendre un service à nos concitoyens pour au moins aller d'Annecy à Aix-les-Bains, sachant que quand vous êtes à Aix-les-Bains, pour aller à Grenoble, à Annecy ou à Lyon, vous avez un train toutes les heures. Mais c'est à prendre en compte à l'avenir.

Je vous remercie.

Mme LA PRESIDENTE.- Nous vous donnerons des nouvelles très prochainement.

M. ROPHILLE.- (*Fillière*) Sur le PPI, il y a une somme de 2,7 millions pour la déchèterie d'Epagny. C'est une somme qui ne correspond à rien par rapport aux travaux qui sont à réaliser.

Il y a un choix sur lequel il faudra que l'on se prononce : soit on quitte le site, soit on le maintient. Compte tenu de la pollution du sol qui est avérée aujourd'hui, qui est connue, nous allons être amenés à devoir faire des travaux, ne serait-ce que faire un simple goudronnage pour ne plus que les gens marchent dans la boue avec des bennes, on ne pourrait pas. Il va falloir que l'on s'attelle à quelque chose de plus conséquent.

Ensuite, la loi change, nous avons déjà 28 flux, nous allons recevoir 3 flux supplémentaires, nous sommes dans un espace exigu qui nous demande de la technicité.

Je voulais alerter sur cela.

Et si l'on pouvait revenir sur le sujet une prochaine fois, après que l'on aura pu travailler davantage avec la commission Environnement dédiée aux déchets.

Le site est un site classé ICPE, nous sommes obligés non pas de faire une déclaration, mais une autorisation pour les travaux. L'autorisation, ce sont à nouveau des études sur une année sur la flore, la faune etc.

Il y a un contexte environnemental par rapport à l'entreprise Baikowski qui est à côté, on ne peut pas faire n'importe quoi.

La réglementation en matière de déchets verts a changé, on est obligé de couvrir les déchets verts si on veut pouvoir les broyer et éviter des allées et venues de camions.

Pour de nombreuses raisons, soit on fait le choix de fermer le site, soit, si on met le doigt dans l'engrenage et si on va vers une requalification de cette déchèterie, la somme est notoirement insuffisante.

Mme LA PRESIDENTE.- La somme est en net.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Oui, d'abord c'est le net. C'est aussi le rôle d'un PPI.

J'entends et je comprends, toutes les demandes qui ont été faites ici sont légitimes, mais si on me demande de rajouter x millions pour la gérontologie, x millions pour le ferroviaire..., on n'est plus à 8 ans de capacité de désendettement mais à 10 ans, 12 ans et on va commencer à avoir des problèmes.

Je rappelle ce que j'ai dit au tout début sur le TCSP, on ne pourra emprunter les 250 millions d'euros que si le Budget principal reste dans les clous. Si on dérape sur le Budget principal et que l'endettement s'envole, cela va être compliqué.

Ce n'est pas mon rôle de dire qu'il faut faire plutôt ceci ou cela, c'est le travail collectif que l'on a fait dans ce PPI. Mais je ne voudrais pas non plus que, dès le PPI voté, je le dis y compris pour nos services, le lendemain on commence à le redétricoter dans l'autre sens.

Il y aura des choix à faire de toute façon, il y a des choses sur lesquelles il faudra faire un deuil, temporaire j'espère, et peut-être que ce sera le mandat suivant qui fera d'autres choses, mais on ne pourra pas tout faire.

Mme LA PRESIDENTE.- J'attire votre attention sur le fait que l'on ne parle qu'en net, ce que l'Agglomération va devoir déboursier hors Contrat de Plan Etat-Région, donc hors subventions. Par conséquent, les 595 millions d'euros nets que l'on vous propose, c'est l'équivalent de plus de 700 millions d'euros d'investissement au total.

Faites attention quand vous lisez les lignes, notamment pour des projets qui ont été inscrits au Contrat de Plan Etat-Région, ce qui est le cas de la déchèterie, vous n'avez que le montant net, cela double, vous n'êtes pas sur le contrat inscrit mais fois deux. Est-ce que cela a été bien pris en compte dans votre réflexion ? Fois deux, cela fait plus de 6 millions d'euros quand même.

M. ROPHILLE.- (Fillière) On approche là de la vérité. Si c'est en net, on peut espérer à peu près l'équivalent de ce qui est inscrit en subventions. Si l'on est autour de 6 millions, on se rapproche de la vérité.

M. DAVIET.- (Epagny-Metz-Tessy) Je voulais insister sur cet équipement qui date de 1992. Sur ce lieu de stockage, nous avons eu tous les déchets de l'agglomération d'Annecy pendant 20 à 25 ans à ciel ouvert. Il faut en évacuer une partie.

C'est la déchèterie qui a le plus de passages/jour, on approche les 800 passages.

Elle est très bien située. Il y a 10 ans, quand on a commencé à évoquer la délocalisation, la réhabilitation de cette déchèterie, on a cherché du terrain, on n'en a pas trouvé. D'ailleurs personne n'en a proposé.

Il faut savoir aussi que le terrain est tellement rare et tellement cher que l'on ne trouvera pas d'autres locaux, pas d'autres équipements, pas d'autres emplacements.

J'attire votre attention, il y a une urgence, le personnel travaille dans des conditions inacceptables, quand il y a la pluie, les voitures qui viennent décharger le font dans la boue.

Merci, Madame la Présidente.

Mme LA PRESIDENTE.- C'est pour cela que l'on ne parlera pas de déplacer mais bien de tout refaire sur cette déchèterie. Et c'est pour cela que le montant prévu en investissement n'est pas de 3 millions mais de 6 millions. Après, il y a des problématiques de dépollution qui sont venues en parallèle, mais il faudra que l'on affine tout cela.

Encore une fois, n'est inscrit que le montant net payé par le Grand Annecy hors subventions qui seraient données sur le Contrat de Plan Etat-Région.

Mme GREBERT.- (*Annecy*) Je remets une dernière petite couche sur la question de la déchèterie, simplement pour vous rappeler - et Pierre BRUYERE va me maudire - que pour 10.000 tonnes de déchets, un incinérateur crée 3 emplois, pour le recyclage ce sont 31 emplois et pour tout ce qui est réparation, réemploi, prévention, ce sont 691 emplois qui sont créés.

Prenons cela comme une chance et imaginons les contributions fiscales qui peuvent rentrer dans cette ressourcerie. C'est un premier point.

Nous l'avons vu ce soir, il va falloir que l'on fasse des économies sur ce PPI.

Je me permets de vous suggérer une économie, sur les investissements fonciers que vous aviez prévus sur les zones d'activité.

C'est vrai, nous avons une population qui aspire - qui l'a rappelé dans le cadre de "*Imagine le Grand Annecy*", qui l'a rappelé dans les élections municipales l'an dernier - à ralentir, ralentir le rythme de la croissance démographique, ralentir le rythme de la croissance économique, de la suppression des espaces naturels, des espaces agricoles.

Quand on consacre 34 millions d'euros à du foncier pour des zones d'activité, c'est extrêmement important, cela nécessite derrière des infrastructures pour accueillir la population, des écoles, des routes etc. Peut-être y a-t-il là un vivier d'économies à faire pour travailler sur ce sujet.

J'en profite pour intervenir sur le ROB et saluer le travail de l'Espace Citoyen - et je remercie Denis DUPERTHUY d'en être à l'initiative - qui a porté une analyse très juste, me semble-t-il, également pour rassurer le Vice-Président aux Finances en disant que peut-être, l'objectif n'est pas d'éteindre la dette mais de profiter de taux d'emprunt relativement bas pour investir dans la transition écologique, et pour se préoccuper de réduire la dette climatique que nous allons laisser à nos enfants, qui me semble être un enjeu fondamental.

Je rappelle ce qui a été souligné par l'Espace Citoyen, à savoir, chiffrer les objectifs du PCAET. Nous avons eu l'occasion d'en parler hier en commission Environnement avec Marc ROLLIN, cela a été rappelé dans ce document livré par l'Espace Citoyen de bien évaluer les objectifs.

J'espère vivement que les efforts engagés en matière d'ingénierie permettront de réaliser les investissements qui ont été prévus. Cette réalisation des investissements n'était que de 59 % en 2020. Il faut absolument que l'on augmente ce taux de réalisation, c'est là aussi un gage de satisfaction des habitants et d'une meilleure utilisation des ressources que nous avons à disposition pour le grand bien des habitants de cette agglomération.

Je vous remercie.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Sur les ZAC, on peut faire des économies mais le problème des ZAC est que ce sont des budgets qui s'auto-équilibrent. On achète les terrains, c'est vrai, c'est de la dépense d'argent au départ mais, ensuite, on va les louer par morceaux aux entreprises. À la fin, cela doit s'équilibrer. Donc faire des économies sur ce budget annexe, ce n'est pas envoyer de l'argent sur le Budget principal.

La question de faire des économies ou pas se pose, je n'ai pas de regard là-dessus en tant que Vice-Président aux Finances, j'en ai un en tant qu' élu mais je ne le donnerai pas.

Sur la dette et ce qui est dit par l'Espace Citoyen, vous avez raison, nous avons des taux faibles aujourd'hui. Mais je vous rappelle que sur les 169 millions d'euros que l'on se propose de dépenser sur le Budget principal, 110 millions sont de la dette nouvelle, et 159 millions uniquement de l'autofinancement. Nous faisons déjà un effort considérable, nous nous endettons. Je vous rejoins, nous sommes dans une période où les taux sont bas, nous pouvons nous permettre de nous endetter et nous devons nous endetter pour mener à bien un certain nombre de projets.

De ce point de vue, un tabou dans cette Agglomération est tombé, permettez-moi de le dire au passage, nous allons nous endetter. Pour autant, il faut rester raisonnable, je ne préconiserai pas d'aller au-delà des 8 années, je demanderai que l'on tienne ces objectifs. Il faut laisser des possibilités pour ceux qui viendront après, si l'on monte à 10 ou 12 ans tout de suite, ils ne pourront plus rien emprunter pour la suite. Ce n'est pas la vision raisonnable d'un mandat électoral.

M. MODURIER.- (*Annecy*) Je voulais ajouter une petite note positive et saluer la qualité et l'ambition de ce PPI sur le soutien des filières innovantes, en particulier, mais pas seulement, la filière numérique à travers divers projets autour des pépinières et leur spécialisation, à travers l'extension de tout ce cluster numérique qui s'est créé avec succès autour des Papeteries, qui a vocation à être inscrit dans les lignes, un projet totem.

C'est ce cluster qui va être agrandi, renforcé pour pouvoir accueillir plus de formations, d'entreprises, plus de start-up, donner des débouchés à nos entreprises du territoire, à d'autres qui voudraient venir s'y installer, en tout cas attirer par cette émulation.

C'est un grand pas qui est inscrit dans ce PPI, je suis assez fier d'y participer sur le sujet du numérique. C'est important pour l'attractivité du territoire et sa jeunesse, pour y trouver des débouchés quand on sort des études, que l'on a des idées.

Si l'on peut se faire incuber sur ce territoire, trouver des débouchés, des accompagnements, rencontrer des entreprises qui sont dans le même domaine, sur lesquelles on pourra s'appuyer, je pense que c'est un cercle extrêmement vertueux pour les débouchés de tous ces métiers sur notre territoire.

M. LECONTE.- (*Annecy*) Je voulais donner un complément d'information suite à l'intervention de Jean-Claude MARTIN sur le doublement de la ligne ferroviaire Annecy-Aix-les-Bains.

C'est un projet qui était inscrit au Contrat de Plan Etat-Région en 2016 et le projet qui était inscrit ne concernait qu'une première tranche. On voit aujourd'hui que les coûts explosent, que les partenaires initiaux quittent le navire. Cela me fait bizarrement penser au devenir d'un projet trop ambitieux et cela peut faire écho au débat que l'on a eu précédemment.

M. ROLLIN.- (*Duingt*) Nous avons sur ce plan d'investissement 2021-2026 un budget consacré à l'environnement de 12 millions d'euros, mais en réalité, la somme sera de plus de 16 millions d'euros pour le mandat grâce aux aides de nos partenaires qui sont l'ADEME, la Région, le Département. Nous ne comptons pas dans ce budget Environnement "J'éco Rénove", la mobilité, l'agriculture etc.

Effectivement, quand nous regardons ce PPI, nous constatons que plus de 70 % du budget correspondent aux actions du Plan Climat. Et je ne vous cache pas ma satisfaction. Même s'il reste quelques ajustements, je pense que nous pouvons tous ensemble nous en féliciter.

Merci Madame la Présidente, merci Monsieur le Vice-Président aux Finances, de mettre les moyens en face de nos ambitions.

La réussite de ce PPI, je tiens à le souligner, est le résultat d'un travail réalisé dans la transversalité, le dialogue et la recherche permanente des pistes d'économies que notre Vice-Président aux Finances et les services du Grand Annecy nous ont demandées.

Pour terminer mon propos, je souhaite souligner que la réussite de ce Plan pluriannuel d'investissement, à plus de 70 % consacré au Plan Climat, sera le fruit de la contribution solidaire de nos concitoyens au travers de l'impôt, que celui-ci soit consenti ou subi, nous nous engageons auprès des habitants du Grand Annecy à ce que ces millions d'euros dépensés pendant ce mandat puissent rendre ce territoire apaisé et respirable pour les générations futures.

Merci.

Mme BOLY.- (*Annecy*) En écho à ce que disait mon collègue Patrick LECONTE, au vu de ce PPI et au vu du débat que nous avons eu précédemment, ce qui m'interpelle ce soir, c'est qu'aujourd'hui, la Vallée de l'Arve va voir enfin la redynamisation de sa voie ferrée.

A Annecy et le Grand Annecy, nous subissons des pics de pollution.

Le vélo, c'est bien, mais nous ne mettrons pas tout le monde sur un vélo.

Le tram, c'est bien, mais une voie ferrée existe.

Pour compléter, j'enjoins à avoir la même ardeur que celle que l'on a eue sur le précédent débat, à vouloir redynamiser notre voie ferrée entre Annecy et la Roche-sur-Foron. Il est à ce jour inadmissible de ne pas se rendre à l'aéroport de Genève en train. Il est inadmissible de prendre son TGV à Bellegarde quand on habite Annecy.

J'aurais aimé voir des chiffres et un tel engouement pour défendre cette voie ferrée, ce doublement de voie ferrée qui permettrait de mieux aménager notre territoire dans le nord de notre axe du Grand Annecy. Merci.

Mme LAFARIE.- (*Annecy*) Je vais continuer sur la thématique de la mobilité et rebondir sur les recommandations très intéressantes de l'Espace Citoyen, notamment sur les investissements très importants sur les axes routiers.

Ce que je souhaiterais mettre en avant, comme ils l'ont dit, et je vous demande solennellement, c'est que l'on prenne tous ici un engagement pour la ligne d'étude sur le doublement de la RD 3508, l'axe sud.

Pour revenir à ce que disait M. ROLLIN, nous avons voté un PCAET, nous avons le Plan Climat Air Energie, nous voulons tous avoir un air le plus pur possible, engageons-nous à ce que, s'il y a doublement de cette voie, elle soit 100 % affectée aux modes de transport en commun sur lesquels nous avons déjà débattu 2 heures 30, pour que ce soit avant tout sur ces mobilités actives, douces, en tout cas autres que la mobilité individuelle, parce qu'engendrer plus de voies uniquement réservées à la voiture ne fera qu'amener toujours plus de voitures.

Si l'on peut prendre cet engagement solennellement, je serais ravie de voter ce PPI. Merci.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Il y aura des discussions à avoir suite au rendu d'études. Vous avez bien compris que les 850.000 euros, c'est la fin de l'étude. Nous discuterons alors avec le Département.

Evidemment, nous reviendrons devant le Conseil pour prendre d'éventuelles décisions si par ailleurs nous souhaitons lancer ou non ce doublement de la partie sud de la RD 1508 mais, pour l'instant, aucun engagement n'est pris.

Les études ont été signées par nos prédécesseurs, nous les honorons, ce qui est normal. Nous reviendrons ensuite devant le Conseil pour donner suite ou pas à ces études, sachant, vous l'aurez compris, qu'en termes de finances, d'investissement supplémentaire, cela risque d'être un tout petit peu compliqué, mon cher Pierre.

M. BRUYERE.- (*Poisly*) Je vous invite à venir tous les matins, vous verrez la réalité du terrain.

Suite à ce que j'ai dit tout à l'heure, et je ne vais pas, bien sûr, parler ici du tunnel parce que je vais me faire huer, je rappelle quand même que si l'on a une vision d'aménagement du territoire, le contournement d'Annecy, c'est de Duingt par le tunnel et jusqu'à Saint-Jorioz, en tous les cas c'est ma position et je n'en démordrai pas. Vous verrez d'ailleurs dans quelque temps que j'avais raison.

M. ASTORG.- (*Annecy*) En complément de ce que viennent de dire Denis DUPERTHUY et Pierre BRUYERE, je ne sais pas si l'histoire te donnera raison, ce que je peux te dire, c'est que lundi avec l'Agglomération, nous voyons le Département et ce sont les sujets qui seront abordés.

Mme LA PRESIDENTE.- Pierre sera d'ailleurs avec nous. Nous serons tous ensemble avec le Département pour présenter notre PPI et notre stratégie pour le Grand Annecy, pour que le Département puisse nous accompagner le mieux possible dans l'obtention des financements et l'accompagnement dont nous aurons vraiment besoin.

S'il n'y a pas d'autres prises de parole, je vous remercie. Je souhaite saluer l'énorme travail qu'ont pu réaliser Denis DUPERTHUY, les services et la commission Finances, je n'y ai pas assisté mais vous y avez toutes et tous participé.

Comme nous l'avons montré dans ces *slides*, c'est un enjeu PCAET qui est définitivement démontré au travers des graphiques que nous avons présentés. Nous enclenchons sur un territoire qui fait sa transition et nous ne pouvons que nous en féliciter, Marc ROLLIN.

Le Conseil communautaire décide de prendre acte du Plan pluriannuel d'investissement.

10. Présentation et approbation du rapport de développement durable 2020

Rapporteur : Marc ROLLIN

L'article 255 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'Environnement (dite Grenelle 2) prescrit aux collectivités territoriales de plus de 50.000 habitants d'élaborer un rapport sur leur situation en matière de développement durable. Ce document doit être présenté préalablement au rapport d'orientation budgétaire et sert de point d'étape mais aussi de perspectives de la politique de développement durable du Grand Annecy.

Le rapport recense les actions mises en place par le Grand Annecy et par les différentes communes du territoire en 2020 en matière de transition écologique et énergétique et associées avec l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air.

Le présent rapport s'organise selon les 4 axes du Plan d'actions du Plan climat air énergie territorial :

Axe 1 : Mobiliser l'ensemble des acteurs et les citoyens autour du plan climat.

Axe 2 : Maîtriser nos consommations d'énergie.

Axe 3 : Valoriser les ressources du territoire.

Axe 4 : Mettre en place une stratégie opérationnelle d'adaptation au changement climatique.

Mme LA PRESIDENTE.- Y a-t-il des questions sur ce rapport ?

(Ce n'est pas le cas.)

Le Conseil communautaire décide de prendre acte de la présentation du rapport 2020 sur la situation en matière de développement durable.

Mme LA PRESIDENTE.- J'aimerais souligner la réussite de l'un de nos maires, Olivier TRIMBUR, et de sa commune, Bluffy, et le féliciter. Sa ville a reçu le label « Ville prudente ».

Je souhaitais que l'on puisse tous ensemble profiter de ce moment pour qu'il nous dise quelques mots sur le label de la « Ville prudente », le féliciter et l'applaudir pour tout ce qu'ils ont mis en place pour obtenir ce label.

M. TRIMBUR.- *(Bluffy)* Merci, Madame la Présidente. Je suis un peu surpris de cette intervention.

Bluffy est très fière d'avoir reçu ce label « Ville prudente », qui est délivré par l'Association de Prévention routière, qui récompense le travail qui a été fait par la nouvelle équipe municipale depuis le début du mandat. Il y avait différents axes d'intervention.

Bien évidemment, nous avons étendu l'agglomération du village afin de pouvoir réduire la vitesse sur tout le territoire habité par l'instauration de zones 30 et une limitation à 50 km/h des départementales qui longent nos hameaux.

Nous avons mis en place des zones résidentielles et de rencontre dans les hameaux, de manière que les piétons et les cyclistes soient prioritaires par rapport aux voitures.

Grâce à l'aide du Grand Annecy, nous avons commencé à mettre en place des solutions alternatives à la voiture, nous avons mis en place un autopartage Citiz, nous avons bénéficié de la mobilité par une navette gratuite entre Menthon et Bluffy, qui a été beaucoup utilisée par les Bluffatys, des vélos électriques gratuits également.

Nous avons un transport scolaire, c'est une nouveauté, qui permet à nos petits Bluffatys d'aller à l'école à Menthon sans utiliser la voiture de leurs parents.

Toutes ces démarches s'inscrivent dans le type de mesures que soutient l'Association de Prévention routière.

Je remercie bien évidemment les services du Grand Annecy notamment pour le transport scolaire, cela a été mis en place très rapidement grâce, d'une part, au groupe Action Projets que l'on a mis en place dans notre commune, et d'autre part, les services du Grand Annecy. Tout cela s'est fait très rapidement cet été. Je remercie particulièrement Sylvain MAIRE et Amel YAMANI, qui ont beaucoup travaillé cet été, qui se sont rendus disponibles le soir pour venir en mairie à 19 heures jusqu'à 21 heures pour rencontrer les parents d'élèves et mettre en place ce transport scolaire.

Je profite de ce que vous me donniez la parole pour remercier le personnel du Grand Annecy et leur disponibilité. Pour des petites mairies comme Bluffy, c'est un grand apport, un réconfort et un confort.

Je remercie Mme la Députée, Véronique RIOTTON, qui est allée chercher le prix au Congrès National des Maires.

Mme LA PRESIDENTE.- C'est un exemple concret de la collaboration entre le Grand Annecy et une commune, qui va contribuer à l'amélioration de ton rapport, Marc, que tu nous présenteras encore l'année prochaine puisque toutes les actions contribuent à améliorer notre rapport de Développement durable. C'est pour cette occasion que je souhaitais que tu prennes la parole.

N'hésitez pas, les services du Grand Annecy sont à la disposition des plus petites communes pour parvenir à transformer la mobilité et participer elles aussi une à une pour que l'on atteigne ces fameuses baisses de gaz à effet de serre. Nous sommes 34 communes à devoir agir de la sorte.

En tout cas bravo !

11. Rapport d'Orientation Budgétaire 2022

Rapporteur : Denis DUPERTHUY

Le présent Rapport d'Orientation Budgétaire a pour objectif de présenter la situation financière du Grand Annecy et de tracer les orientations pour la construction du Budget Primitif 2022.

1. CONTEXTE GENERAL

Le contexte économique et financier

(source rapport économique social et financier du 4 octobre 2021 - annexe du projet de loi de finances pour 2022).

- Après un repli sans précédent en 2020, l'activité mondiale rebondirait fortement en 2021 et progresserait encore vivement en 2022.
 - Après un début d'année où l'activité restait freinée par les mesures sanitaires, l'activité en zone euro rebondirait nettement en 2021 et continuerait de progresser en 2022, mais à des rythmes différents selon les pays.

- Parmi les autres pays avancés, l'activité aux États-Unis rebondirait fortement en 2021 grâce aux soutiens budgétaires mis en place et une politique monétaire accommodante.
 - Après une chute historiquement marquée du PIB en 2020 (- 8 %), l'économie française rebondirait vivement en 2021 (+ 6 %) et retrouverait son niveau d'avant crise à la fin 2021. La croissance resterait soutenue en 2022 (+ 4 %), l'activité s'établissant 1,5 point au-dessus de son niveau de 2019. Ce scénario est fondé sur l'hypothèse d'une levée progressive des restrictions sanitaires nationales d'ici à la fin 2021, quelques contraintes résiduelles demeurant en 2022 sur les déplacements internationaux.
- L'inflation atteindrait 1,5 % en 2021, en lien avec la hausse des prix de l'énergie, et serait stable en 2022 à + 1,5 %.
 - En 2021, rebond de l'emploi avec 375.000 créations d'emploi à la fin d'année qui se poursuit à + 130.000 en 2022.

France

Outre la bonne résilience de l'activité économique, la bonne tenue de plusieurs indicateurs économiques témoigne de l'efficacité des mesures d'urgence durant et en sortie de crise :

- Le nombre de faillites est resté très faible en 2020 et 2021, à des niveaux inférieurs à la normale. Il a ainsi chuté de 39 % en 2020 par rapport à 2019 selon la Banque de France. Cet effet s'expliquerait en grande partie par les importantes liquidités mises à disposition des entreprises par les mesures d'urgence comme les prêts garantis par l'État et le fonds de solidarité ;
- Les destructions d'emploi en 2020 ont été limitées au regard de la baisse de l'activité, grâce notamment au dispositif exceptionnel d'activité partielle.

D'autre part, le plan France Relance prévoit :

- 1) Un investissement massif (plus de 7 Md€) dans la rénovation énergétique des bâtiments, tant publics que privés ;
 - 2) De consacrer 34 Md€ à la transformation de notre appareil productif afin de soutenir la compétitivité et l'innovation du tissu productif. La baisse des impôts de production réduit la charge fiscale et soutient ainsi la compétitivité et l'investissement ;
 - 3) De protéger et d'accompagner les travailleurs, les ménages et les territoires les plus vulnérables et de continuer d'investir dans le cadre de la cohésion sociale et territoriale.
 - 4) La prévision de déficit public pour 2021 s'établit à 6,7 % du PIB contre 10,2 % en 2020.
- Augmentation du ratio de dépenses publiques du fait des mesures adoptées face à l'épidémie (59,9 % du PIB en 2021 contre 55,6 % en 2020) ;
 - Augmentation du ratio de dette publique de 116,2 points du PIB en 2021 contre 117,5 points en 2020.

Situation des recettes fiscales :

- 1) Les recettes nettes de Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) sont estimées notamment à partir du montant des recettes à fin août qui s'élèvent à 122 Md€ toutes administrations publiques confondues. Cela représente une plus-value de près de 18 Md€ par rapport à la même période en 2020, soit + 17 %.
- 2) S'agissant de l'Impôt sur les Sociétés (IS), les recouvrements d'IS bruts à fin juin s'élèvent à 34,0 Md€, soit 16,0 Md€ en net, dont 22,1 Md€ d'acomptes au titre du premier semestre de l'année 2021. Ce niveau de recouvrement est proche du niveau d'IS net à la même période de l'année 2020.
- 3) S'agissant de l'impôt sur le revenu (IR), les remontées comptables font apparaître sur les sept premiers mois de l'année des recettes de prélèvement à la source (PAS) supérieures à celles de l'année dernière au cours de la même période : à 44,5 Md€ à fin juillet, elles ont augmenté de +0,6 Md€ par rapport à la même période en 2020.
- 4) S'agissant des recettes locales, les impôts directs locaux se fondent principalement sur l'évolution des bases et les taux de fiscalité votés.
- 5) Concernant les droits de mutation à titre onéreux (DMTO), les recettes à fin août s'élèvent à 13,1 Md€ en cumulé depuis janvier 2021, soit 3,4 Md€ de plus qu'à la même période de l'année précédente.
- 6) Concernant la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), l'acompte de juin s'est élevé à 3,3 Md€ et le solde net s'élève à date à 0,4 Md€, ce qui corrobore la prévision annuelle de CVAE à 7,5 Md€ (y compris la partie de la CVAE versée au budget général de l'État).

Perspectives 2022 :

- 1) La trajectoire pluriannuelle sous-jacente au PLF 2022 prévoit un retour du déficit public sous 3 % à horizon 2027 après le choc de la pandémie, porté par le retour de la croissance et la mise en œuvre de l'agenda de réformes des politiques publiques. Le ratio de dette rapporté au PIB amorcerait une décrue à partir de 2026, qui s'accroîtrait à partir de 2027.
- 2) La prévision pluriannuelle de finances publiques repose sur la maîtrise du rythme de progression du volume de la dépense publique de 0,7 % par an (hors mesures d'urgence et de relance) sur la période 2022-2027.
- 3) Aucune hausse d'impôts n'est prévue dans cette trajectoire 2022 – 2027.
- 4) En 2022, les recettes fiscales nettes augmenteraient de + 13,4 Md€, soit une évolution de + 4,8 % par rapport à 2021.

2. SITUATION DU GRAND ANNECY

Le Budget Primitif de 2022 doit s'inscrire dans une logique d'apaisement du territoire et dans la perspective des objectifs du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI).

1) FONCTIONNEMENT

Pour la section de fonctionnement, le BP 2022 devra, tout en poursuivant la maîtrise des dépenses, tenir compte de l'impact de la crise sanitaire sur les recettes de fiscalité économique et de la création des nouveaux postes nécessaires à la mise en œuvre des politiques publiques du Grand Annecy.

A) Recettes

L'année 2021 a été marquée par la crise sanitaire, notamment sur les produits de CFE, CVAE et Tascom.

A noter que, suite à la réforme de la taxe d'habitation, le Grand Annecy perçoit désormais une fraction de TVA en compensation.

- Fiscalité et dotations :

Budget principal			
Compte	Réalisé 2020	BP+BS 2021	Notification 2021
73111 TF CFE TH	56 583 441	28 599 328	28 602 484
TFb	5 143 938	5 017 913	5 043 452
TFnb	107 197	105 000	113 726
TAFnb	171 285	170 000	195 276
CFE	23 486 478	20 531 538	20 745 083
THRS	27 674 543	2 774 877	2 504 947
73112 CVAE	21 467 268	20 354 426	20 363 865
73113 TASCOM	3 644 250	3 467 240	3 467 885
73114 IFER	1 043 868	1 020 000	1 050 155
73221 FNGIR	11 036 321	11 036 321	11 036 321
7362 Taxe de séjour	2 696 088	1 800 000	-
7318 Rôle supplémentaires	1 069 353	-	-
7382 Fraction de TVA	-	26 397 315	26 398 968
Total Chapitre 73	97 540 589	92 674 630	90 919 678
74124 Dotation d'intercommunalité	1 299 172	1 429 089	1 446 133
74126 DGF Compensation	23 912 174	23 439 895	23 441 767
748313 DCRTP	5 937 183	5 907 497	5 937 183
74833 Compensation CET	681 366	4 352 000	4 352 152
74834 Compensation TF	6 227	170 000	184 324
74835 Compensation TH	1 193 107	-	-
7488 Fonds genevois	2 540 148	2 300 000	-
Total Chapitre 74	35 569 377	37 598 481	35 361 559
Compte	Réalisé 2020	BP+BS 2021	Notification 2021
739223 FPIC	1 592 172	1 646 039	1 597 396
7391178 Dégrèvement TASCOM	17 626	-	-
7391178 Dégrèvement CFE 2/3 Plan tourisme voté en 202	-	480 000	439 316
Total Chapitre 014 atténuation de produit	1 609 798	2 126 039	2 036 712
Budget Transports			
Compte	Réalisé 2020	BP+BS 2021	Encaissé à fin août 2021
734 Versement mobilité	21 152 825	21 120 000	15 934 007
Total Chapitre 73	21 152 825	21 120 000	15 934 007
Budget Valorisation des déchets			
Compte	Réalisé 2020	BP+BS 2021	Notification 2021
7331 TEOM	21 185 039	21 432 800	21 437 211
7331 TEOM Role supp	27 378	-	-
Total Chapitre 73	21 212 417	21 432 800	21 437 211

Commentaires pour la fiscalité du Grand Annecy :

- Conformément aux engagements, le projet de BP 2022 sera construit sans augmentation des taux d'imposition ;
- Évolution des bases des impôts ménages :
 - Depuis quelques années, la revalorisation des bases est fixée sur l'indice annuel des prix à la consommation. Il est raisonnable de partir sur une évolution de 2 %.
 - Prévisions d'évolution physique des bases :
 - 2 % pour les bases de TF, TEOM des locaux non révisés (hors locaux industriels) ;
 - 0,5 % pour les bases de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THRS) ;
 - réduction de moitié des bases de TF pour les locaux industriels (compensée au taux figé de 2020) ;
 - perte des bases de la TH sur les résidences principales compensée par une fraction de TVA.
- Évolution des impôts économiques :
 - pertes de CVAE et TASCOM liées à la crise sanitaire (baisse de valeur ajoutée, chômage partiel, cessation d'activité, perte de chiffre d'affaires) en 2021 et qui doivent se confirmer en 2022 ;
 - pertes liées à la Covid-19 limitées à la cessation d'activité pour la CFE et à la prise en charge de la moitié du dégrèvement des 2/3 de la CFE 2020 pour les entreprises de tourisme et qui a impacté les recettes 2021 ;
 - réduction de moitié des bases de CFE pour les locaux industriels compensée au taux figé de 2020 ;
 - en 2022, la CFE devrait retrouver un niveau d'avant crise.
- Le projet de Loi de Finances 2022 propose la suppression de trois exonérations d'impôts locaux pour les entreprises bénéficiant de l'exonération d'impôts sur les sociétés pour reprise d'une entreprise ou d'un établissement industriel en difficulté :
 - l'exonération temporaire de taxe foncière sur les propriétés bâties ;
 - l'exonération temporaire de cotisation foncière des entreprises ;
 - l'exonération temporaire de cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises.
- Le Versement Mobilité (VM) :

Le produit 2021 du versement mobilité retrouve un niveau hors crise.

Pour l'année 2022, en appliquant une évolution des bases de 1 %, le versement mobilité devrait atteindre a minima 23,7 M€.

- Produits des services

Les variations de tarifs proposées seront limitées à une augmentation maximum de 2 %.

La politique d'harmonisation tarifaire se poursuit notamment pour le prix de vente de l'eau qui est réévalué de 5 centimes / m³ conformément à la délibération d'harmonisation des tarifs.

Une étude prospective relative au financement du schéma directeur de l'eau potable est en cours au moment de la rédaction de ce document.

Le taux de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) est maintenu à 7,08 %.

B) Dépenses

a) Charges à caractère général :

Les charges à caractère général tiendront compte des opérations en cours et elles veilleront à refléter l'exact besoin et la capacité avérée de réalisation.

L'objectif de 2022 est de poursuivre la maîtrise de ces dépenses.

Les charges à caractère général comprennent :

- les locations mobilières et immobilières,
- l'énergie,
- les cotisations d'assurance,
- le carburant,
- les frais de communication,
- les voyages et déplacements,
- les frais de réception,
- les études,
- les honoraires,
- la maintenance,
- les frais de télécommunication,
- les fournitures administratives,
- les différentes taxes (foncier,..),
- l'affranchissement.

Précision concernant le Fonds national de Péréquation des ressources Intercommunales et Communales (FPIC) :

Le Coefficient d'Intégration Fiscal (CIF) restant stable à 25,54 %, le FPIC s'élèverait à 1,6 M€.

b) Charges de personnel

➤ ANALYSE PROSPECTIVE DE LA MASSE SALARIALE

Contexte :

La masse salariale globale du Grand Annecy, tous budgets confondus, progresse en lien avec les réformes nationales et les orientations politiques du mandat, mais également avec les difficultés de recrutement et de fidélisation du personnel et les actions menées pour y remédier, en particulier dans le domaine médico-social.

Au niveau national, pour l'année 2021, on peut citer, notamment, les facteurs d'évolution suivants :

- l'impact de la crise sanitaire (recrutements en renfort, chômage partiel au Semnoz, suspension du jour de carence, prime exceptionnelle) ;
- l'instauration de la prime Grand Age et la mise en œuvre des accords Segur ;
- la poursuite de la refonte des grilles indiciaires de catégorie C (protocole PPCR).

D'autres réformes sont engagées pour 2022 :

- nouvelle revalorisation des grilles statutaires de catégorie C ;
- impacts de la revalorisation du SMIC fin 2021 ;
- requalification de certains emplois d'aides-soignants en catégorie B.

Au plan local, la structuration des services se poursuit en cohérence avec le projet de mandat, et notamment la mise en œuvre du plan climat (PCAET), et les politiques d'aménagement et de mobilité. Un plan pluriannuel de créations d'emplois a été élaboré et mis en œuvre à partir du printemps 2021 et devrait se poursuivre en 2022 à la suite de nouveaux arbitrages.

Par ailleurs, l'agglomération s'engage dès 2021 pour :

- doubler son effectif d'apprentis ;
- réévaluer le régime indemnitaire des agents sociaux exclus du dispositif « prime grand âge » ;
- tripler la participation de l'employeur à la complémentaire santé.

Les emplois inoccupés sont en progression au sein des EHPAD et des services à domicile. Le plan d'action « attractivité et fidélisation », engagé depuis fin 2019, se poursuit et s'enrichit pour lutter contre le manque d'effectif et les difficultés de recrutement dans les secteurs en tension.

Le projet « marque employeur » est un atout supplémentaire pour identifier les leviers d'action les plus efficaces et les plus adaptés pour attirer les compétences et fidéliser les agents.

I. Structure des effectifs

L'effectif total rémunéré à la date du 30/09/2021 est de 1 160 agents.

Il est composé de la manière suivante :

	Nombre total d'agents		Equivalents temps plein	
	30/09/2021	30/09/2020 pour mémoire	30/09/2021	30/09/2020 pour mémoire
Fonctionnaires titulaires et stagiaires	718	717	706,62	704,05
Contractuels permanents	229	224	221	213,61
Sous total emplois permanents *	947	941	927,62	917,66
Contractuels non permanents (dont remplaçants)	181	175	157,97	144,34
Emplois aidés (apprentis, chantiers d'insertion)	32	17	27,89	14,69
Sous total emplois non permanents *	213	192	185,86	159,03
Total général	1160	1133	1113,48	1076,69

* L'effectif permanent est composé des fonctionnaires titulaires et stagiaires (parfois détachés au sein du Grand Annecy), des contractuels sur poste vacant dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire, ou en CDI (de droit public ou privé).

Les remplaçants sont ici comptabilisés dans l'effectif non permanent (contrairement au rapport social unique) pour davantage de lisibilité, notamment au regard du tableau des emplois qui définit le nombre d'emplois et non pas le nombre d'agents.

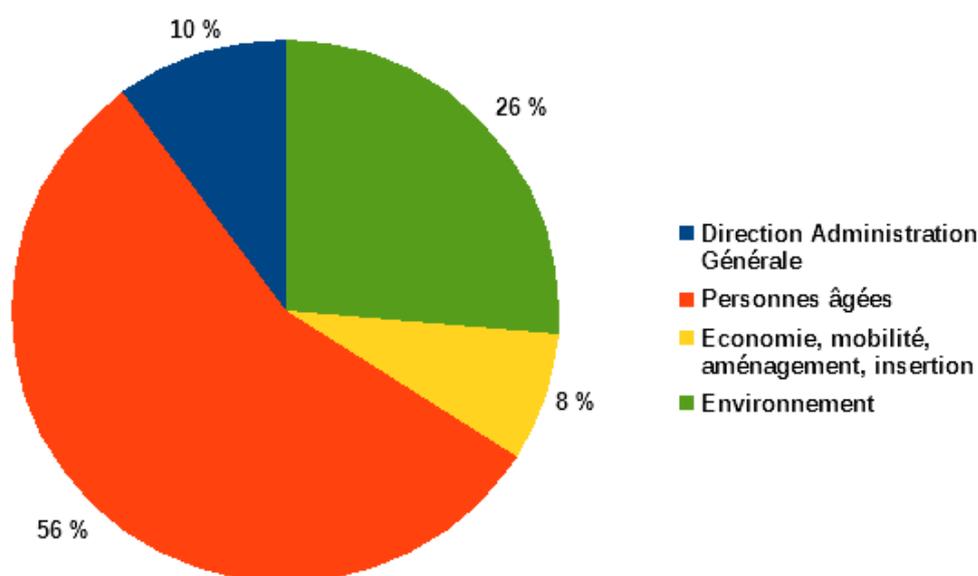
Les effectifs rémunérés connaissent une évolution de + 2,38 % par rapport à fin septembre 2020.

Cette augmentation globale de l'effectif s'explique notamment par les raisons suivantes :

- accueil d'apprentis supplémentaires et relance des chantiers d'insertion (non permanents) ;
- relative augmentation du recours aux contrats pour accroissement temporaire d'activité (non permanents) ;
- reprise des recrutements hors gérontologie, sur emplois vacants et sur emplois créés en 2021, face à la forte augmentation, a contrario, des emplois inoccupés dans les EHPAD et les services à domicile (emplois permanents).

Les effectifs rémunérés permanents (947 agents) sont répartis de la manière suivante entre les grandes directions :

Répartition des effectifs permanents rémunérés par domaine d'activité



L'effectif du CIAS / DGA Personnes Agées représente plus de la moitié du total (56 %) mais sa part diminue par rapport à 2020 (59 %), du fait de l'augmentation des départs et des difficultés de recrutement dans le secteur médico-social, mais également du fait de l'accroissement des effectifs dans les autres secteurs.

Le niveau d'occupation des emplois permanents demeure une très forte préoccupation pour l'ensemble de l'agglomération, et plus spécifiquement pour le secteur médico-social.

En effet, parmi les emplois permanents inscrits au tableau des emplois, on dénombre 81.66 équivalents temps plein inoccupés en octobre 2021 (contre 66.70 en octobre 2020) tous secteurs confondus.

Les établissements médico-sociaux et les services à domicile ont perdu près de 13 équivalents temps plein en un an (48.86 en 2021 contre 36.2 en 2020). Les difficultés de recrutement sont particulièrement importantes pour les métiers d'infirmier, d'aide-soignant, et d'aide à domicile, et on note, également, des départs en augmentation dans ce secteur très fortement impacté par la crise sanitaire.

Dans les autres secteurs (dont métiers techniques et administratifs du CIAS), à l'automne 2020 on comptait 30.5 ETP inoccupés ; début octobre 2021 on en compte 32.8, mais ce dernier nombre tient compte des 30 créations d'emplois réalisées entre temps dans ces domaines. Ces derniers chiffres traduisent donc ici une réduction des emplois inoccupés et une forte reprise des recrutements, a contrario des métiers du soin et du domicile.

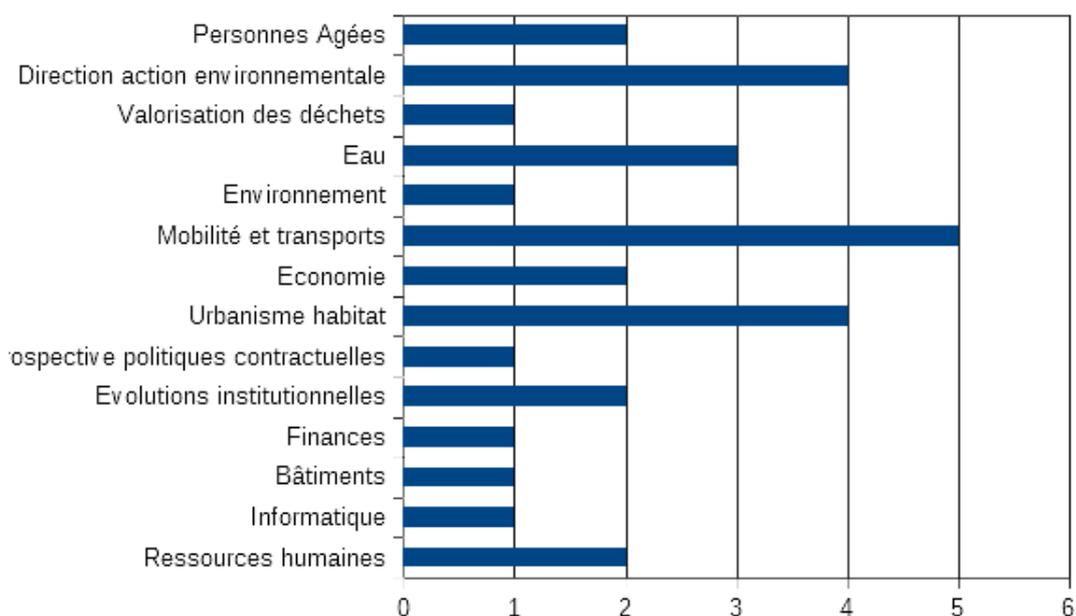
II. Evolution des effectifs

Avec la mise en œuvre du projet de mandat et des feuilles de route des élus, du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), outil opérationnel de coordination de la transition énergétique dans les territoires, des politiques mobilité et aménagement en cours de déploiement, un « plan prévisionnel d'investissement en matière de ressources humaines » a été élaboré et les crédits correspondants ont été inscrits au budget 2021.

Ce plan intègre également des ressources nouvelles des services publics en termes de transition numérique, la reprise en régie de certaines activités (collecte), le dimensionnement des services fonctionnels en cohérence avec les besoins des services qui portent ces politiques publiques.

30 emplois ont ainsi été créés au printemps 2021. Début octobre, 22 recrutements ont été finalisés et les prises de postes s'échelonnent jusqu'à la fin de l'année, pour 7 autres emplois le processus est en cours. Ainsi l'exercice budgétaire 2022 sera impacté par le coût total de ces 30 emplois en année pleine.

Ces emplois sont répartis de la manière suivante :



Le « plan d'investissement en ressources humaines » doit se poursuivre pour 2022. De nouvelles créations d'emploi seront décidées pour 2022, cependant le processus d'arbitrage est en cours, ce qui ne permet pas d'intégrer de budget prévisionnel pour 2022 à ce stade.

La visibilité des départs en retraite reste limitée, du fait, d'une part, d'une diminution constante des demandes de départ des agents dès qu'ils remplissent les conditions (départs reportés, décisions tardives de départ, changements de projet...), et, d'autre part, de la complexité des régimes de retraite des agents dits multi-pensionnés.

Fin 2021, on comptera 23 départs en retraite pour l'année en cours (pour mémoire : 28 en 2020), et seulement 10 sont annoncés pour 2022 à la date du 6 octobre 2021.

III. Structure et évolution de la masse salariale

La masse salariale est constituée des rémunérations des personnels et des charges patronales, dépenses inscrites au chapitre 012 mais qui n'en constituent pas l'intégralité. D'autres dépenses sont inscrites à ce même chapitre, telles que l'assurance statutaire, la médecine de prévention et le suivi des frais médicaux, qui évoluent au regard des conditions contractuelles et du nombre d'agents.

Les facteurs principaux d'évolution de la masse salariale en 2022 seront les suivants :

- Glissement vieillesse technicité : il est estimé à 1,85 % pour 2022, et se décompose de la façon suivante :
 - Avancements d'échelon, avancements de grade et promotions internes 2022 (stable par rapport à 2021) ;
 - Evolution des charges patronales (taux accident du travail) ;
 - Augmentation du SMIC de 2,2 % à compter du 1^{er} octobre 2021 ;
 - Gel de la valeur du point d'indice au plan national ;
 - Refonte partielle des grilles de rémunération de catégorie C : réévaluation des premiers indices des grilles C1 et C2, avec une accélération du déroulement de carrière et une bonification exceptionnelle d'un an attribuée à tous les agents de catégorie C, coût chiffré à 329.000 € (tous budgets confondus).

- Politique RH
 - Evolution du régime indemnitaire et création d'une « indemnité gérontologie » de 118 € bruts mensuels pour les agents sociaux exclus de la « prime grand âge », chiffrés à 506.000 € ;
 - Création d'un niveau d'encadrement intermédiaire dans la cotation des emplois du Grand Annecy, permettant de reconnaître les responsabilités assurées par certains agents de catégorie A, dont le coût est estimé à 86.000 € (tous budgets confondus) ;
 - Triplement de la participation employeur à la complémentaire santé, dont le coût est estimé à 80.000 € ;
 - Doublement du nombre d'apprentis (95.000 € en dépenses).

- Impact des créations d'emplois et restructuration des services
 - Enveloppe prévisionnelle de 600.000 € pour les créations d'emplois pour 2022 ;
 - Emplois créés et recrutés en 2021 ;
 - Evolution des besoins en remplacement et emplois vacances ;
 - Réorganisation de 4 EHPAD pour harmoniser le service de restauration auprès des personnes âgées à l'issue du marché de prestations externalisées en cours jusqu'en février 2022.

En conséquence de l'ensemble de ces éléments, la masse salariale devrait s'élever, tous budgets confondus, à **54.256.000 €** (hors assurance), soit une évolution prévisionnelle de **8,02 %** de 2021 à 2022 répartie de la manière suivante :

Evolutions 2021/2022	GVT, réformes statutaires, participation santé, charges	Estimation de l'impact des créations d'emplois 2022	Politique RH	Impact créations d'emplois permanents en année pleine	Evolution des emplois non-permanents (hors apprentis)	Restructuration	Reprise de l'activité des remontées mécaniques au Semnoz	Total
Montant estimé BP 2022	930 000	600 000	767 000	866 000	174 000	390 000	301 000	4 028 000
% Evolution masse salariale	1,85 %	1,19 %	1,53 %	1,72 %	0,35 %	0,78 %	0,60 %	8,02 %

Plusieurs autres facteurs d'évolution de la masse salariale ne peuvent être chiffrés ni inscrits au moment de l'élaboration du Budget Primitif :

- Arbitrage et niveaux de qualification des emplois à créer pour 2022 ;
- Revalorisation des indices de rémunération des salariés de droit privé du Semnoz (convention collective) ;
- Réforme du cadre d'emploi des auxiliaires de soins et requalification de certains emplois d'aides-soignants en catégorie B avec création d'une nouvelle grille de rémunération.

IV. Rémunérations, avantages en nature et temps de travail

Dans le domaine de la rémunération, le Grand Annecy prévoit 2 mesures principales qui sont :

- la création d'une indemnité gérontologie de 118 € bruts mensuels au bénéfice des agents sociaux des établissements médico-sociaux et des services à domicile ;
- la reconnaissance d'un niveau d'encadrement intermédiaire supplémentaire en catégorie A.

On peut relever l'effet de réduction des écarts de rémunération au niveau national, écarts souvent déjà très faibles, entre certains emplois, du fait du cumul des dispositifs « Grand Age », Ségur et de refonte des grilles de catégorie C pour revaloriser les premiers niveaux.

Il n'est pas envisagé de modifier le régime des avantages en nature (logements de fonction, véhicules de fonction, remisage à domicile de certains véhicules de service).

Cependant, une réflexion est engagée dans le but de prendre en compte les difficultés de logement rencontrées, notamment par les agents qui souhaitent s'installer sur le territoire, qui pourrait aboutir à court terme à proposer un logement temporaire à des agents nouvellement recrutés issus d'autres territoires.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le Grand Annecy a souscrit, par l'intermédiaire du CDG 74, un contrat groupe prévoyance auprès du groupement conjoint VYV/MNT/MGEN pour une durée de six ans à compter du 1^{er} janvier 2020. Le montant de la participation du Grand Annecy a été fixé forfaitairement et plafonné à 27 € par mois. Le nombre d'adhérents est stable soit 443 agents à fin septembre 2021 (445 en septembre 2020).

A compter du 1^{er} janvier 2022, le montant de la participation santé sera porté à 30,50 € par mois (actuellement participation moyenne de 10,50 € par agent) ce qui augmentera ce poste de dépenses.

Actuellement, le nombre de bénéficiaires de la participation santé s'élève à 219 agents à fin septembre 2021 (204 à fin septembre 2020).

V. Etat des indemnités de fonction des élus

ETAT DES INDEMNITES DE FONCTION DES ELUS COMMUNAUTAIRES (en €)			
(Hors charges patronales)			
Fonction	Nombre d'élus par fonction (octobre 2021)	Montant mensuel individuel brut de référence toutes indemnités confondues*	Montant brut mensuel total de référence des indemnités des élus *
Présidente **	1	4 550,57	4 550,57
Vice-Présidents	14	1 750,23	24 503,22
Conseillers communautaires délégués	13	1 225,15	15 926,95
Conseillers communautaires	67	233,36	15 635,12
Totaux	95		60 615,86
* Les montants de référence sont fixés par la délibération n°2020-326 du 30/07/2020 qui ne tiennent pas compte de l'écrêtement individuel des indemnités			
** L'indemnité de la Présidente est écrêtée à 100% en 2021			

RAPPORT SUR L'EGALITE PROFESSIONNELLE ENTRE HOMMES ET FEMMES

Le présent rapport est constitué sur la base des données de septembre 2021 relatives aux agents permanents rémunérés (fonctionnaires titulaires et stagiaires, contractuels en CDI ou sur poste vacant) du Grand Annecy ; les agents remplaçants, saisonniers, temporaires ne sont donc pas inclus dans le périmètre de l'étude.

A la date du 30 septembre 2021, l'agglomération compte au total **1.160 agents** rémunérés (permanents et non permanents) répartis de la manière suivante : **65,26 % de femmes** pour **34,74 % d'hommes**. Cette féminisation accrue s'explique par l'importance des filières sociale et médico-sociale en proportion de l'effectif total.

L'effectif permanent rémunéré à la même période est de **947 agents**, soit **34,85 % d'hommes** et **65,15 % de femmes**.

Répartition par statut

Une analyse de la répartition par statut fait apparaître une surreprésentation très significative des femmes parmi les agents contractuels permanents, soit 73,80 %.

	Hommes		Femmes		Total	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Fonctionnaires titulaires et stagiaires	270	37,60 %	448	62,40 %	718	100%
Contractuels permanents	60	26,20 %	169	73,80 %	229	100%
Sous total agents permanents	330	34,85 %	617	65,15 %	947	100%
Contractuels non permanents	73	34,27 %	140	65,73 %	213	100%
Tous statuts confondus	403	34,74 %	757	65,26 %	1160	100%

Ces particularités s'expliquent principalement par l'activité exercée : le secteur médico-social est le principal concerné par le recrutement d'agents contractuels, du fait de la double exigence du statut territorial : celle du diplôme et du concours pour les aides-soignants et les infirmiers.

Répartition des agents permanents par catégorie

74,55 % des femmes et 74,24 % des hommes sur un emploi permanent relèvent de la catégorie C.

18,31 % des femmes occupent des emplois de catégorie A contre 12,73 % des hommes.

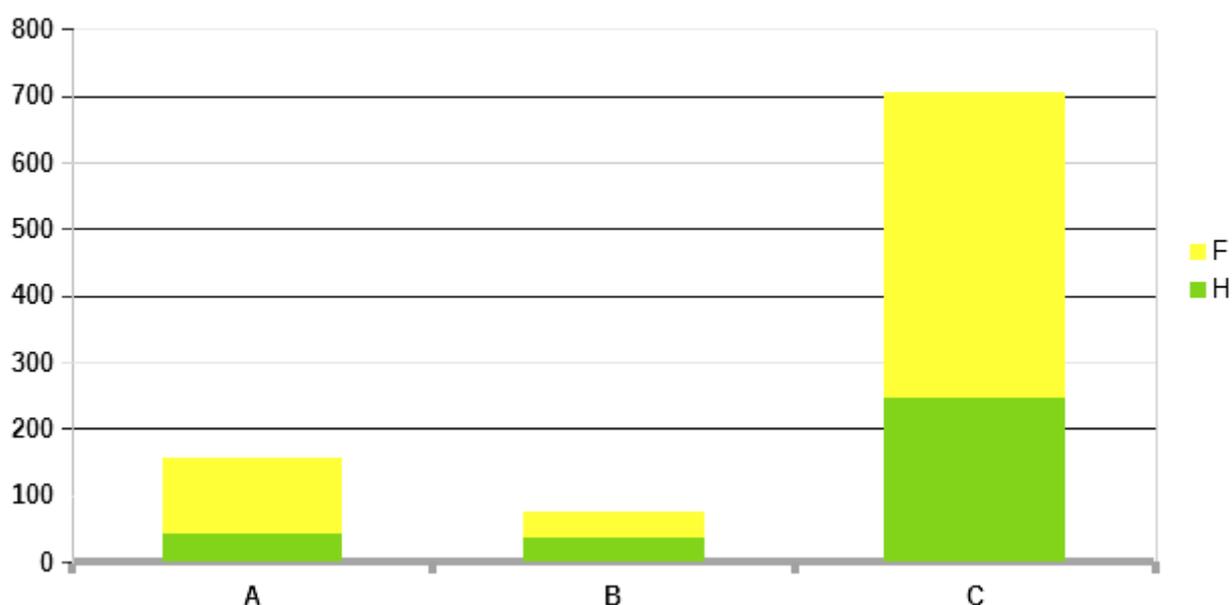
Par rapport à l'ensemble des agents toutes catégories confondues, les hommes sont, en effet, sous représentés en catégorie A. Ils représentent 27,10 % de la catégorie.

Parmi les emplois de catégorie A, les emplois fonctionnels sont, en revanche, majoritairement occupés par des hommes (4 postes sur 5 soit 80 %, contre 70 % dans la Fonction Publique Territoriale en 2019).

Parmi les 20 emplois de directeurs, 6 sont occupés par des hommes, soit 30 %, ce qui est inférieur à leur représentation globale au sein de l'effectif.

Les femmes représentent 73 % de la catégorie A, 53% de la catégorie B et 65 % de la catégorie C.

Répartition en nombre des agents permanents par sexe et par catégorie



Age et déroulement de carrière

Les deux populations ne présentent pas de différence d'âge majeure. En effet, l'âge moyen est de 46 ans pour les hommes et de 47 ans pour les femmes (identique au niveau national, rapport édition 2019). L'âge médian est le même pour les femmes et pour les hommes, à savoir 48 ans.

Au cours de l'année 2020, 66 agents titulaires auront bénéficié d'un avancement de grade ou d'une promotion interne et, parmi eux, 41 sont des femmes. Elles représentent donc un peu plus de 62 % de ces agents promus, et les hommes, 38 %.

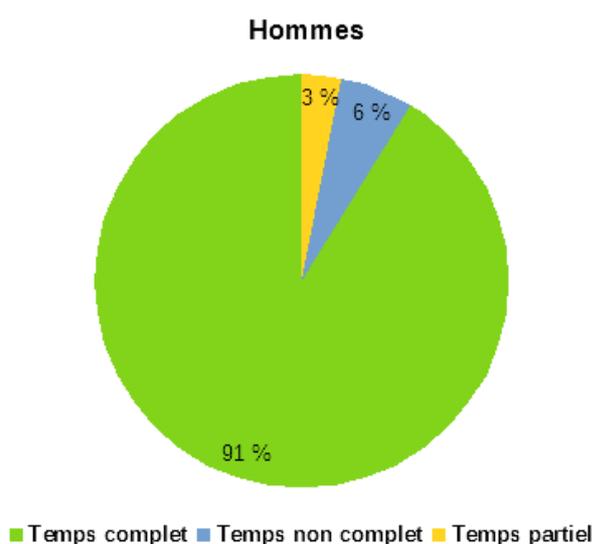
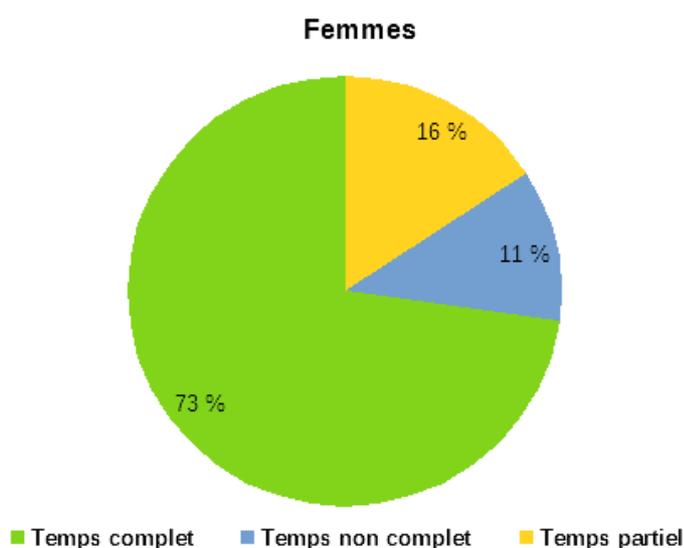
Temps de travail

Une différence plus marquée peut être relevée dans l'organisation et la répartition des temps de travail. Rappelons que le temps partiel est issu d'une demande formulée par l'agent alors que l'emploi à temps non complet est ainsi créé par l'employeur au regard des besoins de service.

Les temps partiels et incomplets sont tous très majoritairement féminins.

Plus de 79 % des agents permanents travaillent à temps complet, 11,40 % à temps partiel et 9,40 % à temps non complet.

Les femmes occupent 79 % des emplois à temps non complet et 91 % des emplois à temps partiel.



3 % des hommes et 16 % des femmes travaillent à temps partiel.

Rémunérations

En septembre 2021, la rémunération brute mensuelle moyenne des agents permanents, toutes catégories confondues, s'élève à 2.714 € (hors primes annuelles). Elle présente une différence en faveur des hommes pour lesquels cette même rémunération brute mensuelle moyenne s'élève à 2.768 € (2.684 € pour les femmes). L'écart constaté est donc de 84 € brut par mois, soit 3,13 % en faveur des hommes.

Cet écart de rémunération est inférieur à celui constaté au niveau national dans la Fonction Publique Territoriale en 2017 (187 €).

Ces écarts ne tiennent pas compte du déroulement de carrière (âge, ancienneté), ni de la ventilation des agents par filière. Or, les différences de rémunérations et de possibilités d'avancement entre les filières peuvent être significatives.

Notamment, on peut relever la surreprésentation, au Grand Annecy, des filières sociale et médico-sociale et l'impact des réformes qui ont eu lieu en 2020 sur les emplois de ces secteurs.

La prime Grand Age et les accords Ségur, qui relèvent en effet très fortement les rémunérations des agents concernés, doivent être pris en compte dans ces écarts.

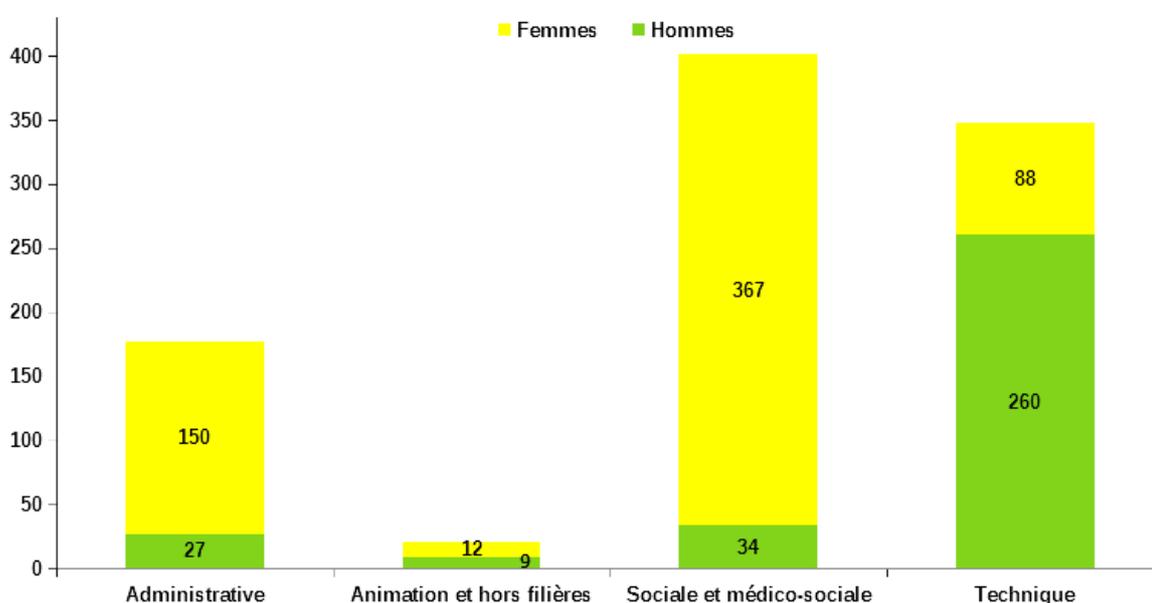
Le régime indemnitaire (RIFSEEP) a été mis en place au moment de la création du Grand Annecy ; il est appliqué de façon identique aux hommes et aux femmes, dès lors qu'ils relèvent du même cadre d'emploi et qu'ils exercent les mêmes fonctions.

Le rattachement du poste occupé à un cadre d'emploi (ex: ingénieur, agent social...) produit, cependant, une différenciation des rémunérations principales (grilles indiciaires nationales) et des niveaux de primes (régime indemnitaire du Grand Annecy), compte tenu de la répartition très marquée des hommes et des femmes par filière présentée ci-dessus, notamment entre la filière technique (mieux valorisée) et les autres.

C'est aussi le cas au Grand Annecy pour le cadre d'emploi des auxiliaires de soins, dont le régime indemnitaire est sensiblement plus élevé que celui des autres en catégorie C.

Répartition des hommes et des femmes par filière

Le classement par filière d'emplois est celui qui fait apparaître le plus de clivages en fonction du sexe de l'agent.



59 % des femmes sont dans la filière sociale ou médico-sociale et 24 % dans la filière administrative.

79 % des hommes sont dans la filière technique.

En effet, si la filière technique est masculine à 75 %, les filières sociale et médicosociale confondues sont quant à elles féminines à plus de 92 %, chiffre proche du niveau national (95 %), et la filière administrative à hauteur de 85 %.

Conclusion globale :

Les éléments statistiques au sein du Grand Annecy sont très proches de ceux de la Fonction Publique Territoriale, observés au niveau national : un taux global de féminisation important, particulièrement pour la filière médico-sociale, et des agentes plus concernées par les emplois à temps non complet.

On constate, cependant, un écart de rémunération moyen sensiblement plus faible qu'au niveau national.

Le plan égalité professionnelle hommes femmes du Grand Annecy, adopté au cours de cette année 2021, sera mis en place à partir des prochains mois et décliné sur les 4 axes suivants :

- Evaluer, prévenir et traiter les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes ;
- Garantir l'égal accès aux corps, cadres d'emplois, grades et emplois de la fonction publique ;
- Favoriser l'articulation entre activité professionnelle et vie personnelle et familiale ;
- Prévenir et traiter les discriminations, les actes de violences, de harcèlement moral ou sexuel ainsi que les agissements sexistes.

c) Autres charges de gestion courante :

Sauf cas particulier dûment justifié (évolutions contractuelles ou physiques), les subventions seront maintenues à leur niveau de 2021.

Il sera tenu compte notamment des effets de la crise sanitaire.

d) Charges financières :

Les charges financières du Budget Principal baisseront en 2022 sous l'effet :

- De l'extinction de deux emprunts pour environ 200 K€.

Grâce aux conditions très favorables des marchés financiers, les charges financières des budgets annexes resteront stables en 2022 malgré la contraction d'emprunts nouveaux.

Le capital restant dû de la dette du Grand Annecy au 30 septembre 2021 est de **184.605.179,63 €**.

Voir en complément le paragraphe sur la dette page 18.

En 2020, le Grand Annecy a dégagé un taux d'épargne brute de 33,2 %, lui permettant d'avoir une capacité de désendettement de 2,8 ans (hors EHPAD).

2) INVESTISSEMENT

Pour la section d'investissement, le Budget Primitif 2022 devra traduire par des inscriptions les orientations fixées par le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) :

- assurer la mise en œuvre des objectifs de « Imagine le Grand Annecy » ;
- prendre en compte les objectifs fixés par le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) ;
- mettre en œuvre la politique mobilité et notamment les mobilités saisonnières du lac ;
- assurer un soutien à l'économie locale ;
- confirmer les actions en matière de politique du logement ;
- tenir compte de la capacité effective d'exécution au cours de l'année 2022 pour les compétences du Grand Annecy.

Le détail du PPI est joint en annexe du Rapport d'Orientation Budgétaire.

A) Recettes

(Source : cabinet Klopfer)

Fin 2020, le Grand Annecy a dégagé un taux d'épargne brute de 33,2 %.

a. Autofinancement

Malgré le contexte sanitaire, la situation financière de chaque budget reste saine. Les projections de résultat estimées au 30 septembre 2021 devront être affinées et consolidées au regard du dernier trimestre 2021.

A ce jour, l'autofinancement estimé est de :

- Budget Principal : 14 M€
- Budget Eau Potable : 2,37 M€
- Budget Valorisation des Déchets : 0,9 M€
- Budget Transports : 4,9 M€
- Budget Pépinières : 0,2 M€
- Budget Semnoz : 0,4 M€

b. Dette

b.1. Emprunts réalisés en 2020

En 2020, le Grand Annecy a réalisé deux consultations d'emprunts. Les contrats signés comportent les conditions suivantes :

Budget	Prêteur	Montant	Durée	Type de taux	Taux
PRINCIPAL	La Banque Postale	5.000.000 €	20 ans	Fixe	0.53%
PRINCIPAL	Crédit coopératif	5.000.000 €	20 ans	Fixe	0.54%
EAU	Caisse d'Epargne	4.000.000 €	20 ans	Fixe	Livret A + 0.25%
EAU	Caisse d'Epargne	2.000.000 €	25 ans	Fixe	0.46%
EAU	B.E.I	1.000.000 €	25 ans	Fixe	0.61%
TRANSPORT	Crédit Coopératif	4.000.000 €	20 ans	Fixe	0.88%
VDD	Caisse d'Epargne	2.000.000 €	20 ans	Fixe	Livret A + 0.25%

La majorité de ces nouveaux emprunts concernaient le financement des investissements pour l'année 2020, ainsi que le financement de la deuxième tranche des travaux de l'usine de La Tour à hauteur de 1.000.000 € pour le Budget de l'Eau et l'acquisition de nouveaux bus à hauteur de 4.000.000 € pour le Budget Transport.

b.2. Etat de la dette au 30 septembre 2021

Globalement, la dette du Grand Annecy compte 204 emprunts pour un capital restant dû de **184.605.179,63 €** à la date du 30 septembre 2021 et réparti de la manière suivante :

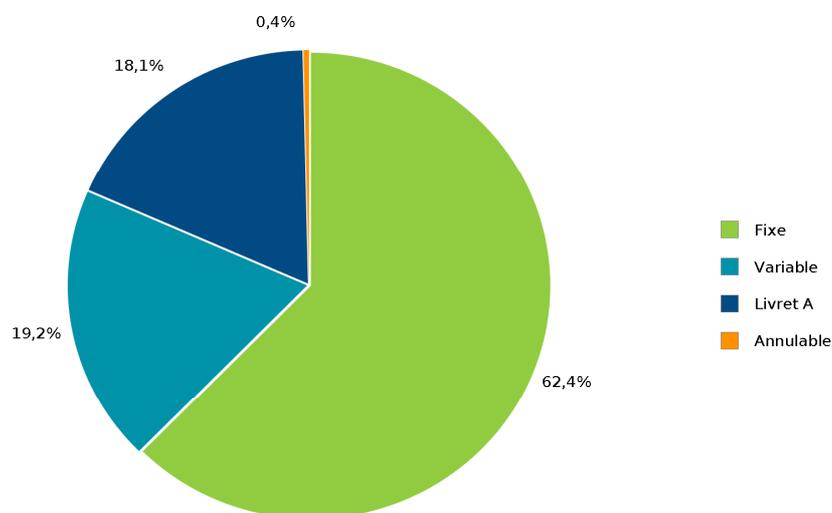
Budget	CRD au 30/09/2021	Taux moyen avec dérivés	Durée résiduelle (années)	Nombre de lignes
BUDGET PRINCIPAL	67 249 470.85 €	2,11 %	10 ans	53
BUDGET EAU	50 731 010.71 €	1,53 %	15 ans	73
BUDGET EHPAD	29 155 231.84 €	1,50 %	17 ans	28
BUDGET TRANSPORTS	22 180 001.21 €	1,25 %	15 ans	19
BUDGET SEMNOZ	6 667 254.38 €	2,22 %	18 ans	11
BUDGET VALORISATION DECHETS	4 535 821.15 €	1,16 %	13 ans	10
BUDGET PEPINIERES	4 086 389.49 €	2,26 %	11 ans	10

Le taux moyen s'élève à **1,74 %** en diminution par rapport à 2020 (1,89 %).

Sa durée de vie résiduelle moyenne est de 13 ans et 9 mois.

b.3. Décomposition du stock d'emprunts au 30 septembre 2021

b.3.1. Dette par type de taux



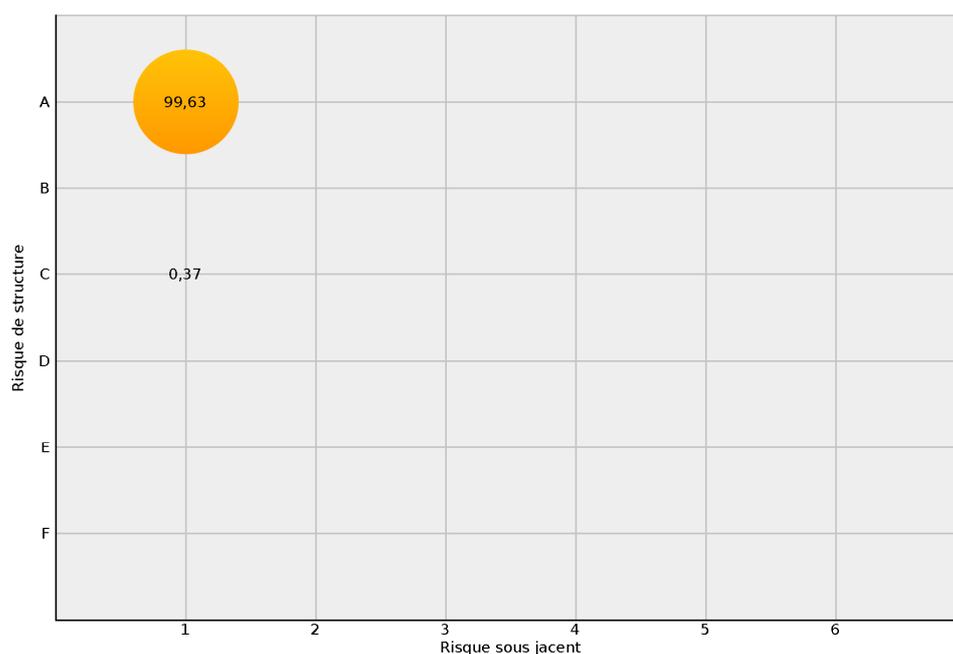
La proportion de prêts à taux fixe a évolué de 60,3 % à 62,4 % entre 2020 et 2021.

En effet, compte tenu des conditions d'octrois particulièrement attractives concernant le marché des taux fixes, ce choix a été privilégié pour les nouveaux emprunts en 2020.

b.3.2. Dette par degré de risque

Le graphique, ci-dessous, représente les produits souscrits par le Grand Annecy en fonction du degré de risques évalués conformément à la charte Gissler. Au 30 septembre 2021, 99,63 % de la dette est classé en A1, il y a un seul produit swap classé C1.

Sa représentation, selon la Charte de Bonne Conduite, est la suivante :



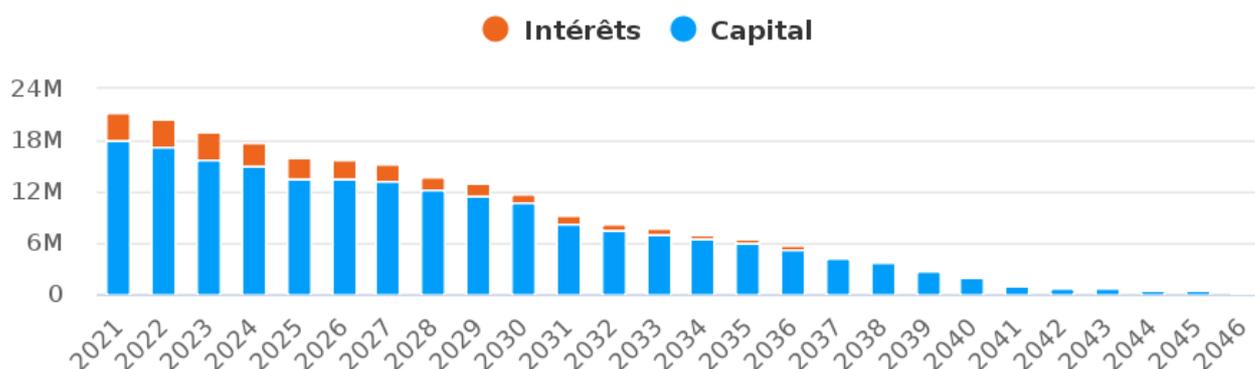
b.4. Extinction de la dette et capacité de désendettement

Sous réserve de nouveaux emprunts, la dette actuelle du Grand Annecy devrait suivre la tendance suivante :

	2021	2022	2023	2024	2025
Encours moyen	189 106 647 €	171 534 749 €	154 986 754 €	139 527 454 €	125 278 869 €
Capital payé sur la période	17 741 528 €	17 341 181 €	15 804 229 €	15 081 204 €	13 539 073 €
Intérêts payés sur la période	* 3 430 173 €	* 3 045 469 €	* 2 694 342 €	* 2 316 906 €	* 2 046 646 €
Taux moyen sur la période	1,75 %	1,71 %	1,66 %	1,59 %	1,58 %

Le graphique suivant présente l'évolution des capitaux restants dus sur l'ensemble des emprunts du Grand Annecy au 30 septembre 2021.

Ce graphique ne tient pas compte des endettements futurs.



La capacité de désendettement du Grand Annecy s'élève à fin 2020 à 4,3 ans pour le Budget Principal, à 5,2 ans pour le Budget Eau, à 3,2 ans pour le Budget Transports, à 1 an pour le Budget Valorisation des Déchets, à 3 ans pour le Budget Pépinières, et à 13 ans pour le Budget Semnoz.

b.5. Evolution de la dette en fonction des nouveaux besoins

Pour l'année 2021, il est prévu de contracter une enveloppe d'environ 20 M€, tous budgets confondus.

Dans le contexte mondial actuel, nous assistons au développement des financements verts.

Le Grand Annecy est sensible à ce type d'offre, notamment dans l'étude des futurs emprunts pour 2021.

Actuellement, deux prêts verts sont en cours pour un capital restant dû de **8.370.391.30 €**.

Par ailleurs, le Grand Annecy étudie toute opportunité de renégociation de sa dette.

B) Dépenses

Pour rappel, le taux de réalisation des dépenses d'investissement au Budget Principal du Grand Annecy a été de 59 % en 2020. Il devrait être similaire en 2021 et l'ambition pour 2022 est de le faire progresser sensiblement.

Les principaux projets d'investissement du Grand Annecy sont gérés sous la forme d'AP/CP et devront être conformes au PPI.

Les opérations des autorisations de programme feront l'objet d'une révision complète lors du prochain Conseil de Communauté.

Le Conseil de Communauté décide de prendre acte de ce Rapport d'Orientation Budgétaire 2022.

12. Chaire Économie Environnementale - Convention de partenariat et de financement avec la Fondation USMB

Rapporteur : Thomas MESZAROS

Le Grand Annecy considère l'enseignement supérieur et la recherche comme des facteurs d'attractivité et de développement pour son territoire, notamment pour la mise en place de stratégies innovantes dans des domaines en lien avec ses politiques publiques.

En effet, ils participent aux dynamiques d'innovation, de diffusion de la connaissance et de transfert de technologie, au service de l'économie et plus généralement du territoire.

Le Grand Annecy soutient notamment le développement de véritables synergies entre le monde universitaire et le tissu économique, afin de favoriser l'émergence de projets stratégiques pour l'avenir du territoire.

En parallèle, la transition environnementale constitue une priorité du Grand Annecy qui développe une stratégie volontaire pour accompagner les entreprises en ce sens.

L'USMB a créé une fondation universitaire, dénommée FONDATION USMB, ayant pour objet de « contribuer à la transformation sociétale », en soutenant :

- des projets d'excellence scientifique et d'innovation,
- le développement des talents et des compétences des étudiants et personnels de l'USMB,
- l'innovation sur le territoire des Savoie.

La Chaire Economie Environnementale

Dans le cadre de leurs stratégies de soutien à la transition environnementale, l'Agglomération et la Fondation de l'USMB ont lancé un projet de chaire économie environnementale ayant pour but de concevoir et expérimenter un modèle permettant de concilier développement économique et préservation de l'environnement.

La chaire économie environnementale est un outil de recherche d'excellence porté par un collectif réunissant des scientifiques, le Grand Annecy et des entreprises du territoire, à partir de préoccupations identifiées par ces acteurs.

La chaire a pour mission de concilier développement économique et préservation de l'environnement et ses missions sont :

- recherche et développement : comprendre les évolutions réglementaires, les comportements sociologiques et psychologiques des consommateurs et collaborateurs. Elaborer des politiques publiques.
- animation et formation : identifier les métiers et les besoins en compétences des entreprises. Former les collaborateurs à l'aide de formats innovants. Développer du contenu pour créer des formations initiales ou continues à destination des entreprises et des habitants du territoire.
- diffusion : sensibiliser et diffuser des connaissances en matière d'économie de l'environnement.

Une année de préfiguration de la chaire, co-pilotée et co-financée par la Fondation USMB et le Grand Anancy, a permis de :

- mettre en place une équipe scientifique constituée de chercheurs de l'USMB, mobilisée sur la thématique de l'économie environnementale ;
- constituer un réseau d'entreprises intéressées par le sujet, et potentiellement mécènes ;
- mener une étude qualitative et quantitative auprès d'entreprises du territoire pour permettre d'identifier leurs attentes, afin d'établir les axes scientifiques de la chaire.

Les axes scientifiques de la chaire proposés par les chercheurs du comité scientifique et sur lesquels porteront les futurs travaux de la chaire sont :

1. Transition énergétique,
2. Economie circulaire (qui inclut la gestion et valorisation des déchets),
3. Nouveaux modèles économiques.

La chaire, créée pour une durée de 4 années, est constituée :

- d'un comité scientifique réunissant les chercheurs travaillant sur les projets de la chaire
- d'un comité stratégique réunissant les mécènes publics et privés de la chaire

Budget prévisionnel de la chaire

Afin de permettre le financement de thèses, de projets d'étudiants, de postes d'ingénieurs de recherche, mais également un demi-poste pour le pilotage opérationnel de la chaire et des événements de diffusion des connaissances résultant de recherche, un budget dédié à la chaire doit être mis en place.

Dans une version permettant de mener trois thèses et l'ensemble des autres missions décrites ci-dessus, le budget prévisionnel global de la chaire serait de 745 000 € sur 4 ans. Le périmètre de la chaire en nombre de thèses soutenues ou de projets scientifiques menés peut évoluer selon les financements et la validation du comité stratégique.

Une recherche de mécènes va permettre d'organiser le plan de financement.

En parallèle, suite à son co-pilotage de l'année de préfiguration, le Grand Anancy souhaite devenir mécène de la chaire économie environnementale, devenant ainsi membre de son comité stratégique et intégrant ce projet dans sa politique sur la transition environnementale des entreprises, en lien avec le centre de ressources de Saint-Jorioz.

Il est donc proposé au Grand Anancy de s'engager à apporter 20 000 € de financement par an pendant 4 ans à la chaire, soit un financement total de 80 000 €.

Ces montants seront inscrits aux budgets primitifs 2022, 2023, 2024 et 2025.

Un projet de convention pour encadrer ce partenariat, et notamment les modalités de versement de la subvention du Grand Anancy à la chaire Economie Environnementales, a été annexé.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'approuver la convention de partenariat entre le Grand Annecy et la fondation de l'Université Savoie Mont Blanc pour le financement de la chaire économie environnementale ;
- d'autoriser la Présidente à signer ladite convention, ainsi que toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

13. Soutien à l'édition 2022 de l'événement "les Sommets" - Convention d'objectifs

Rapporteur : Aurélien MODURIER

1 – Contexte

La société Kawa a sollicité la Ville d'Annecy et le Grand Annecy pour collaborer à la réalisation de la 6^{ème} édition de l'événement dénommé "les Sommets" qui se déroulera les 28, 29 et 30 mars 2022, pour la première fois sur le territoire du Grand Annecy.

L'événement "les Sommets" est le rendez-vous d'entrepreneurs et de dirigeants qui se réunissent pour échanger leurs expériences, générer des opportunités de développement à forte valeur ajoutée et imaginer l'entreprise de demain. L'objectif est de les accueillir à Annecy pour trois jours de "Business Event" autour du digital, de l'innovation, des nouveaux enjeux sociétaux... soit tous les sujets en lien avec la transformation des entreprises.

Le programme comprendra une quarantaine conférences regroupant de nombreux intervenants inspirants, deux soirées organisées à Annecy et des moments de partage pour créer des connexions et des liens privilégiés entre les 350 participants.

Le budget prévisionnel de l'événement est estimé à 350 000 €.

2 – Convention d'objectifs pour le soutien à l'édition 2022 de l'événement les Sommets

Pour soutenir l'édition 2022 de l'événement les Sommets, le Grand Annecy s'engage à attribuer à la société Kawa une subvention de fonctionnement d'un montant plafond de 55 500 €.

L'objectif de ce soutien est double :

- d'une part, il vise à promouvoir la 6^{ème} édition de l'événement les Sommets qui réunira les 28, 29 et 30 mars 2022 à Annecy des entrepreneurs désireux d'améliorer la performance et la qualité de leur société.
- d'autre part, le Grand Annecy souhaite que cet événement soit profitable aux start-up du territoire et qu'il soit l'occasion de promouvoir la French Tech in the Alps – Annecy, et plus largement, l'ensemble de l'écosystème économique local.

Cette contribution financière se décompose ainsi :

- 40 000 € pour la tenue de l'événement sur le territoire du Grand Annecy, partenaire premium,

- 1 000 € pour la participation au financement des navettes qui achemineront les festivaliers entre la gare d'Annecy et l'Impérial Palace au début et à la fin de l'événement.
Pour cette composante de la contribution financière, le montant indiqué correspond au montant maximum de l'aide attribuée pour le transport des participants tel que décrit précédemment. Après consultation de plusieurs autocaristes et de la SNCF, la société Kawa fournira les devis correspondants au Grand Annecy. Enfin, cette somme sera versée sur production d'un justificatif comme précisé ci-après.
- 14 500 € pour le financement du partenariat que mettra en place la société Kawa avec la French Tech in the Alps – Annecy. Il comprendra la réalisation des actions suivantes :
 - Présenter la French Tech in the Alps en introduction d'une conférence,
 - Sponsoriser une conférence menée par un entrepreneur de la French Tech,
 - Faire pitcher 3 ou 4 start-up du territoire du Grand Annecy devant tout le public,
 - Permettre à des start-up implantées dans le territoire du Grand Annecy (entre 10 et 15) de participer à tout ou partie de l'événement (hors logement).

Le Grand Annecy versera la subvention, sur demande écrite de la société Kawa, selon les modalités suivantes :

- un acompte de 80 % à la signature de la convention d'objectifs et au plus tôt en janvier 2022,
- le solde après la clôture de l'événement sur présentation de la facture acquittée pour la partie « transport » et d'un budget intermédiaire.

En complément, la société Kawa transmettra au Grand Annecy, au plus tard à l'expiration d'un délai de huit mois après la clôture de l'événement, les justificatifs suivants : le budget réalisé, un bilan quantitatif et qualitatif de l'événement ainsi que les communiqués de presse / les retombées presse.

Le montant de cette subvention sera inscrit au budget primitif 2022.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a été sollicitée pour autoriser le Grand Annecy à verser cette aide par conventionnement, conformément au Schéma Régional de Développement Économique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) et à la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe). Le règlement d'aide sera annexé à la convention actualisée n°3 d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et la Métropole de Lyon à intervenir entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand Annecy.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 93

ABSTENTION(S) : 1 (Stéphane BOUCLIER)

- d'approuver la convention d'objectifs pour le soutien à l'édition 2022 de l'événement les Sommets à intervenir entre la société Kawa, la Ville d'Annecy et le Grand Annecy,
- d'autoriser la Présidente à signer ladite convention ainsi que toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

14. Autorisation et délégation d'aides aux entreprises - Convention actualisée n° 3 avec la Région

Rapporteur : Frédérique LARDET

1 – Contexte

Par la délibération n° 2018 / 280, le Conseil de communauté du Grand Annecy, en date du 31 mai 2018, a approuvé la convention pour la mise en œuvre des aides économiques par les communes, leurs regroupements et la Métropole de Lyon dans le cadre de la loi NOTRe établie entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand Annecy.

En effet, depuis la promulgation de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) le 7 août 2015, la Région est seule compétente pour définir les régimes d'aides et décider de l'octroi des aides aux entreprises sur le territoire régional, hors régimes d'aides à l'immobilier d'entreprise relevant de l'article L1511-3 du CGCT. Les communes, leurs groupements et la Métropole de Lyon peuvent continuer à intervenir en aide auprès des entreprises en s'inscrivant dans les régimes d'aides fixés par la Région.

Pour ce faire, l'Assemblée plénière du Conseil régional des 15 et 16 décembre 2016 a adopté la convention type de mise en œuvre des aides économiques par les communes, leurs regroupements et la Métropole de Lyon dans le cadre de la loi NOTRe. Ce modèle type a été modifié par la Commission permanente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes réunie le 29 juin 2017 et par la Commission permanente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes réunie le 19 juin 2020.

Par la délibération n° D-2020-505, le Conseil de communauté du Grand Annecy, en date du 26 novembre 2020, a approuvé la convention d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et la Métropole de Lyon établie entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand Annecy.

Par la délibération n° DEL-2021-10, le Conseil de communauté du Grand Annecy, en date du 4 février 2021, a approuvé la convention actualisée n°1 d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les EPCI et la Métropole de Lyon établie entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand Annecy.

Par la délibération n° DEL-2021-50, le Conseil de communauté du Grand Annecy, en date du 27 mai 2021, a approuvé la convention actualisée n°2 d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les EPCI et la Métropole de Lyon établie entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand Annecy.

2 – Convention actualisée n°3 d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les EPCI et la Métropole de Lyon

La convention actualisée n°2 d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les EPCI et la Métropole de Lyon, signée le 18 juin 2021 par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand Annecy, nécessite une actualisation pour ajouter ce nouveau projet :

- Événement les Sommets : le Conseil de communauté du Grand Annecy, en date du 18 novembre 2021, a approuvé la convention d'objectifs pour le soutien à l'édition 2022 de l'événement les Sommets à intervenir entre la société Kawa, la Ville d'Annecy et le Grand Annecy.

Ces modifications se formalisent par la signature de la convention actualisée n°3 d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les EPCI et la Métropole de Lyon.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 93

ABSTENTION(S) : 1 (Stéphane BOUCLIER)

- d'approuver la convention actualisée n°3 d'autorisation et de délégation d'aides aux entreprises par les communes, les EPCI et la Métropole de Lyon à intervenir entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand Anecy ;
- d'autoriser la Présidente à signer ladite convention ainsi que toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

15. Gratuité du réseau Sibra les week-ends dans le cadre des fêtes de fin d'année

Rapporteur : François ASTORG

Comme réalisé l'année précédente dans le cadre des fêtes de fin d'année, plusieurs associations de commerçants proposent au Grand Anecy d'instaurer la gratuité sur le réseau SIBRA les week-ends des 4-5 décembre, 11-12 décembre, 18-19 décembre et 24-25-26 décembre 2021.

Compte tenu du contexte sanitaire et des difficultés économiques rencontrées par nombre de commerçants, tout particulièrement le petit commerce, il est proposé de reconduire cette proposition portant sur l'ensemble des lignes soumises à la tarification SIBRA.

Cette mesure permettra d'inciter les consommateurs à emprunter les transports en commun et, plus généralement, de contribuer à modifier les habitudes de déplacement.

M. ASTORG.- (*Anecy*) En accord avec l'équipe Mobilité et la Présidente, nous proposons de rajouter la gratuité pour le 24 décembre.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

d'approuver ce dispositif.

16. Intégration des tarifs SIBRA sur les lignes régulières de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, du Groupement Local de Coopération Transfrontalière et de Rumilly Terre de Savoie - Avenants et nouvelles conventions tripartites

Rapporteur : François ASTORG

L'intégration de la tarification Sibra sur les lignes régulières pour tout trajet interne au ressort territorial du Grand Annecy, quelle que soit l'autorité compétente, répond à une logique de cohérence territoriale et à un besoin de compréhension des usagers.

Par là-même, elle favorise l'intermodalité et, plus généralement, la mobilité.

La signature de conventions entre le Grand Annecy, les autorités organisatrices – Région Auvergne-Rhône-Alpes, Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) et Rumilly Terre de Savoie – et, sauf exception, chaque transporteur a permis la mise en œuvre de cette tarification intégrée à compter du 7 janvier 2019 sur les lignes gérées par les autorités précitées.

Il convient de reconduire ce dispositif portant sur :

- les lignes gérées par la Région dans le cadre d'obligation (OSP) ou de délégation de service public (DSP) : Y21 et Y22 exploitées par la Régie Des Transports de l'Ain, Y62 et Y63 exploitées par Alpbus, Y51 exploitée par Transdev
- les lignes 32 et 33, gérées par Rumilly Terre de Savoie dans le cadre d'un marché public et exploitées par Voyages Grillet
- la ligne 272 (anciennement dénommée T72), gérée par le GLCT dans le cadre d'une délégation de service public et exploitée par Alpbus.

Celui-ci peut générer une perte de recettes pour les transporteurs ou, pour ce qui concerne les lignes 32 et 33, Rumilly Terre de Savoie.

Afin que le dispositif soit aisé à mettre en œuvre sur le plan administratif et financier, il est prévu de calculer la compensation tarifaire :

- sur la base des recettes commerciales de l'année de référence 2017/2018 (soit environ 140 K€ au total) tant que le système billettique Oûra n'a pas été déployé,
- au réel, après déploiement du système précité.

Les 5 conventions, soit une par contrat, prévoient les modalités financières suivantes :

- le manque à gagner éventuel, obtenu en faisant la différence entre les recettes de l'année n et celles de l'année de référence ou au réel, est supporté intégralement par le Grand Annecy,
- le coût des moyens supplémentaires générés par la tarification intégrée (hausse de fréquentation) est supporté intégralement par le Grand Annecy.

Les crédits correspondant au montant global de la compensation, estimé à 90 K€, seront inscrits au budget primitif 2022.

Les conventions ou avenants, objets du présent rapport, portent sur les périodes suivantes :

- lignes Y21 et Y22 : le contrat ayant été prolongé de 4 mois, un avenant permet de prolonger la convention jusqu'au 31 décembre 2021 ; la prochaine convention entrera en application le 1^{er} janvier 2022
- lignes 32 et 33 : le contrat courant jusqu'au 31 août 2022, un avenant permet de prolonger la convention jusqu'à cette date
- lignes Y51, Y62 et Y63 : du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2029

- ligne 272 : du 12 décembre 2021 au 9 décembre 2028, afin de s'aligner sur la période du nouveau contrat.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

d'autoriser la Présidente à signer ces avenants et conventions, ainsi que toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

17. Poursuite du dispositif de tarification coordonnée Car + Bus - Convention avec le GLCT et la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Rapporteur : François ASTORG

Le dispositif intitulé « Tarification Car + Bus » permet aux usagers l'utilisation combinée des transports interurbains et urbains.

Il concerne plus précisément les usagers empruntant des lignes régulières puis, dans le ressort territorial du Grand Anancy, le réseau SIBRA.

Ce dispositif multimodal, basé sur les tarifications existantes, s'avère simple d'utilisation pour l'usager, les conducteurs et les collectivités.

Il convient de le reconduire pour ce qui concerne :

- la ligne Transalis 272 (anciennement dénommée T72), nécessitant la signature d'une convention entre le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) et le Grand Anancy, pour la période du 1^{er} septembre 2021 au 9 décembre 2028 ;
- les lignes Y21, Y22, Y51, Y62, Y63, nécessitant la signature d'une convention entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand Anancy, pour la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2029.

Les conventions prévoient les conditions d'accès suivantes, qui sont inchangées :

- les usagers occasionnels des lignes précitées à destination de l'agglomération peuvent correspondre gratuitement sur le réseau SIBRA :
 - o durant 2 heures avec un ticket unitaire aller-simple
 - o durant toute la journée avec un ticket aller-retour
- les abonnés Déclik' bénéficient de 50 % de réduction sur les titres annuels de la SIBRA.

La mise en œuvre de ce dispositif impacte les recettes commerciales de la SIBRA, d'où la nécessité d'appliquer un principe de compensation tarifaire supportée par le Grand Anancy, la Région et le GLCT, basé :

- sur un montant forfaitaire annuel correspondant au montant de la compensation et des frais de communication de l'année 2017, soit 71.571,50 €
- sur une ventilation de ce montant tenant compte des transferts successifs de lignes régulières de la Région au Grand Anancy ou à Rumilly Terre de Savoie.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

d'autoriser la Présidente à signer ces conventions, ainsi que toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

18. Budget Principal, Budgets Annexes et Budget de l'entente intercommunale entre la commune de Lathuile et le Grand Annecy - Décisions Modificatives n° 1

Rapporteur : Denis DUPERTHUY

BUDGET PRINCIPAL

Les modifications s'équilibrent en dépenses et en recettes à 110.970 € en section de fonctionnement et à 859.000 € en section d'investissement.

Section de fonctionnement

Dépenses :

Chapitre 011 :

Article 61521 : 85.000 € : remise en état après stationnements illicites des gens du voyage.

Article 6226 : 11.500 € : dépenses supplémentaires afférentes aux gens du voyage.

Chapitre 67, article 6718 : 14.470 € : remboursements de trop-perçus.

Recettes :

Chapitre 73, article 7318 : 110.970 € : ajustement de recettes fiscales.

Section d'investissement

Dépenses :

Chapitre 204, article 20422 : 929.400 € : ajustement pour les subventions FIG 1 et autopartage.

Chapitre 21, article 2182 : 19.000 € : achat d'un véhicule.

Opération 264, article 20422 : - 89.400 € : virement de crédits au chapitre 204.

Recettes :

Chapitre 13, article 13141 : 840.000 € : participation de la commune Nouvelle d'Annecy dans le cadre de FIG 1.

Chapitre 16, article 1641 : 19.000 € : ajustement de l'emprunt.

BUDGET ANNEXE EAU POTABLE

Les modifications s'équilibrent en dépenses et en recettes à 6.840 € en section de fonctionnement et à 6.840 € en section d'investissement.

Section de fonctionnement

Opérations d'ordre pour amortissements équilibrées par un ajustement du virement à la section d'investissement à hauteur de 6.840 €.

Section d'investissement

Opérations d'ordre pour amortissements équilibrées par un ajustement du virement de la section d'exploitation à hauteur de 6.840 €.

Dépenses :

Chapitre 21, articles 21351 et 2154 : 530.000 € : régularisations des imputations comptables compensées par une diminution des crédits au chapitre 23.

BUDGET ANNEXE PEPINIERES D'ENTREPRISES

Les modifications s'équilibrent en dépenses à 0 en section de fonctionnement.

Section de fonctionnement

Dépenses :

Chapitre 67, article 6718 : 3.190 € : rabais consentis sur loyers compensés par un ajustement des charges indirectes au chapitre 011.

BUDGET ANNEXE TRANSPORTS

Les modifications s'équilibrent en dépenses et en recettes à 250.000 € en section d'investissement.

Section d'investissement

Dépenses :

Opération 159, article 2088 : 250.000 € : déploiement du système billettique lié au développement des lignes de bus.

Recettes :

Chapitre 16, article 1641 : 250.000 € : ajustement de l'emprunt.

BUDGET ANNEXE VALORISATION DES DECHETS

Les modifications s'équilibrent en dépenses et en recettes à 54.000 € en section de fonctionnement.

Section de fonctionnement

Dépenses :

Chapitre 65 :

Article 6541 : 14.000 € : écritures d'admission en non-valeur.

Article 6574 : 70.000 € : subvention Solucir compensée par un ajustement des dépenses d'honoraires au chapitre 011.

Chapitre 67, article 673 : 40.000 € : annulation de titres de recettes pour régularisation de tiers.

Recettes :

Chapitre 73, article 7331 : 54.000 € : ajustement de recettes fiscales.

BUDGET ANNEXE SEMNOZ

Les modifications s'équilibrent en dépenses à 0 en section de fonctionnement et en dépenses et recettes à 0 en section d'investissement.

Section de fonctionnement

Dépenses :

Chapitre 011, articles 6251, 6257, 6287, 605 : - 5.908 € : ajustement des crédits pour compensation des subventions non inscrites et des annulations de titres de recettes.

Chapitre 042, article 675 : 1.320 € : opérations d'ordre dans le cadre d'une cession de matériel.

Chapitre 65, article 6574 : 2.188 € : reversement de l'aide du Conseil Départemental au Club des Dragons d'Annecy.

Chapitre 67, article 673 : 2.400 € : annulation de titres de recettes.

Section d'investissement

Dépenses :

Chapitre 21, article 2183 : 5.800 € : ajustement des crédits compensés par une diminution des crédits au chapitre 23.

Recettes :

Chapitre 040, article 2156 : 1.320 € : opérations d'ordre dans le cadre d'une cession de matériel.

Chapitre 16, article 1641 : - 1.320 € : diminution de l'emprunt.

BUDGET ENTENTE INTERCOMMUNALE ENTRE LA COMMUNE DE LATHUILE ET LE GRAND ANNECY

Les modifications s'équilibrent en dépenses et en recettes à - 19.346 € en section de fonctionnement et à 0 en section d'investissement.

Section de fonctionnement

Ecriture de rectification de l'affectation du résultat équilibrée par une diminution du virement à la section d'investissement à hauteur de 19.346 €.

Section d'investissement

Ecriture de rectification de l'affectation du résultat équilibrée par une diminution du virement de la section d'exploitation à hauteur de 19.346 €.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

d'approuver les décisions modificatives n° 1 du Budget Principal, des Budgets Annexes et du Budget de l'entente intercommunale entre la Commune de Lathuile et le Grand Annecy.

19. Ouverture des commerces le dimanche - Avis du Grand Annecy pour l'année 2022

Rapporteur : François LAVIGNE-DELVILLE

La loi n° 2015 – 990 du 6 Août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a modifié les règles en matière de repos dominical dans les commerces de détail.

Les maires des communes peuvent, depuis 2016, accorder des autorisations d'ouverture aux commerces de leurs communes 12 dimanches par an.

Au-delà de 5 dimanches, donc pour les 7 restants, ils doivent préalablement obtenir un avis favorable de l'EPCI auquel la commune appartient.

(Il est procédé au vote électronique)

Pour l'année 2022,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À LA MAJORITÉ PAR :

Voix POUR : 93

Voix CONTRE : 1 (Jean-Claude MARTIN)

d'émettre un avis favorable à l'ouverture de l'ensemble des commerces des communes de l'agglomération :

- le premier dimanche de chaque période de soldes d'hiver et d'été, à savoir, compte tenu du calendrier des soldes arrêté pour 2022, le dimanche 16 janvier 2022 et le dimanche 26 juin 2022,
- les dimanches 20 et 27 novembre 2022 ainsi que les dimanches 4, 11 et 18 décembre 2022.

Pour ces dates, il sera demandé au Préfet de bien vouloir suspendre les deux arrêtés préfectoraux n° 5/1976 et n° 697/2000 faisant obligation de fermeture des commerces de détail de « radio/TV – quincaillerie – bricolage – équipement de la maison » et de « meubles et articles d'ameublement ».

Il appartiendra à chaque commune de l'agglomération d'intégrer ces dates dans son calendrier, qui pourra comporter jusqu'à 12 dimanches et qu'elle communiquera à la Préfecture.

20. Demande de dérogation au repos dominical des salariés présentée par l'entreprise Salomon SAS - Avis du Grand Annecy

Rapporteur : François LAVIGNE-DELVILLE

La société SALOMON a présenté, pour son établissement situé 14 chemin des Croiselets à Epagny-Metz-Tessy, conformément à l'article L.3132-20 du Code du travail, une demande de dérogation préfectorale au repos dominical pour un salarié volontaire, 8 dimanches sur la période allant de décembre 2021 à avril 2022 inclus.

La société Salomon, leader dans le domaine du Freeski et de l'Outdoor, se doit d'être présente sur les principales compétitions et manifestations internationales de ces sports et de participer à leur organisation et à leur animation.

Le salarié volontaire pour travailler ces dimanches de la saison d'hiver 2021-2022 aura notamment pour mission de préparer et suivre le matériel dont les sportifs ont besoin et de leur assurer une assistance technique, d'organiser la remontée d'informations techniques vers le chef de produits et l'entreprise.

L'entreprise précise que l'intervention de ce salarié volontaire doit s'effectuer en fonction du calendrier des compétitions qui se déroulent la plupart du temps le dimanche.

Elle souligne que l'impossibilité pour ce salarié d'exercer ses fonctions le dimanche pourrait entraîner la disparition de la marque Salomon lors de ces compétitions et avoir des répercussions négatives pour l'entreprise en terme d'image et d'activités.

L'article L.3132-21 du Code du travail prévoit que « *les autorisations prévues à l'article L.3132-20 sont accordées pour une durée qui ne peut excéder trois ans, après avis du conseil municipal et, le cas échéant, de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la commune est membre* ».

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

d'émettre, sous réserve du respect de l'ensemble des procédures prévues par le Code du travail et de l'accord de la personne concernée, un avis favorable à la demande de dérogation au repos dominical de ce salarié volontaire présentée par la société Salomon, située à Epagny-Metz-Tessy, certains dimanches durant la saison 2021-2022 de Freeski.

21. Soutien à l'organisation du concours d'éloquence Inter-GEA de l'IUT d'Annecy

Rapporteur : Thomas MESZAROS

La section Gestion des Entreprises et des Administrations (GEA) de l'IUT d'Annecy organise le 25 mars 2022 à l'auditorium de la maison des entreprises un concours d'éloquence ouvert à tous les départements GEA des IUT en France. Il s'agira de la 3^{ème} édition de ce concours organisé pour la 1^{ère} fois il y a 4 ans par l'IUT de Lyon puis il y a 2 ans par l'IUT de Draguignan.

A ce jour 20 IUT de France sont inscrits et présenteront leurs candidats.es pour cette finale à Annecy.

Ce concours aura comme intérêt de :

- Maintenir une dynamique inter IUT GEA favorable au développement des compétences des étudiants GEA concernant la rédaction de discours et la prise de parole en public ;
- Permettre une rencontre entre étudiants GEA de différents IUT et un partage de pratiques ;
- Proposer aux étudiants des départements GEA France un aboutissement dynamique, ludique et challengeant à leurs enseignements en communication, éloquence, prise de parole en public ;

Le Grand Annecy porte une politique active en faveur du développement de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (ESR) sur son territoire, allant du financement de formations, jusqu'à l'acquisition de locaux et la maîtrise d'ouvrage pour la construction d'équipements universitaires.

Dans ce cadre, le Grand Annecy souhaite apporter son soutien à l'IUT d'Annecy pour l'organisation de ce concours avec une participation financière symbolique de 1 000 €, accompagnée d'une demande d'intégration des entreprises du territoire et élus en tant que membres du jury.

Le montant sera inscrit au Budget Primitif 2022.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'autoriser le versement de la subvention à l'IUT d'Annecy pour un montant de 1 000 € ;
- d'autoriser la Présidente à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

22. Convention de partenariat entre le Grand Annecy et l'Université Savoie Mont Blanc pour le financement du projet de science ouverte en lien avec la plateforme MUST

Rapporteur : Thomas MESZAROS

L'enseignement supérieur et la recherche, véritables facteurs d'attractivité territoriale, sont marqués sur le Grand Annecy par une dynamique de développement, avec une augmentation régulière du nombre d'étudiants depuis quelques années.

L'USMB avec des effectifs étudiants en croissance continue depuis 2008, se place aujourd'hui dans une perspective de développement de son offre de formation notamment sur le campus annécien.

En parallèle, et depuis quelques années le Grand Annecy porte une politique active en faveur du développement de l'enseignement supérieur et de la recherche (ESR) sur son territoire, allant du financement de formations, jusqu'à l'acquisition de locaux et la maîtrise d'ouvrage pour la construction d'équipements universitaires.

La plateforme MUST est un méso-centre de calcul scientifique et de stockage des données situé sur le campus d'Annecy-le-Vieux. A l'origine, les données traitées par MUST étaient issues des expériences de l'accélérateur de particules du CERN, le LHC. Aujourd'hui, des Big Data issues d'autres recherches y sont stockées (données environnementales et de santé connectée notamment).

L'USMB souhaite transformer son second cycle (master et cursus ingénieur) en développant la transversalité et le lien formation-recherche. Dans ce cadre, elle développe un projet de science ouverte sur la plateforme MUST.

Les données de recherche qui y sont stockées, une fois ouvertes aux formations de l'université, présenteront un intérêt pédagogique majeur pour les étudiants dans l'acquisition de compétences transversales d'analyse des données massives.

Concrètement les retombées attendues de ce projet sont :

- Mieux préparer les étudiants aux évolutions des métiers ;
- Contribuer à la transformation numérique des entreprises par une formation adaptée des étudiants à l'exploitation des données et aux enjeux de l'IA ;
- Développer les méso-centres MUST au service de la recherche, de la formation et des partenaires de l'USMB et du CNRS ;
- Inscire l'USMB dans une démarche de science ouverte.

Pour créer cette plateforme, il sera nécessaire, d'une part, de développer un environnement numérique adéquat et sûr et, d'autre part, de proposer des services complémentaires afin que les utilisateurs puissent se servir facilement des données (via des capsules vidéo d'autoformation par exemple).

Le Grand Annecy a décidé d'allouer à l'USMB une subvention d'investissement d'un montant de 24 000 € pour la mise en place du projet de science ouverte sur la plateforme MUST.

Le montant sera inscrit au budget primitif 2022.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'approuver la convention de partenariat entre le Grand Annecy et l'Université Savoie Mont Blanc pour le financement du projet de science ouverte en lien avec la plateforme MUST ;
- d'autoriser la Présidente à signer ladite convention ainsi que toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

23. Annecy Mountains - Avenant 2 à la convention de partenariat

Rapporteur : Frédérique LARDET

Les partenaires publics réunis au sein du collectif « Annecy Mountains » travaillent ensemble depuis 2015 afin d'élaborer une stratégie touristique globale à l'échelle d'un bassin de vie et développer une politique d'attractivité globale.

Un plan d'actions a été défini pour 2021 avec 6 chantiers prioritaires :

- positionner la marque sur la filière cyclo,
- consolider la mise en place de l'observatoire touristique,
- ancrer la marque en local via le guide du partenaire,
- structurer l'offre de la destination via la promotion et l'outil de commercialisation (manuel de vente digital),
- développer la communication digitale : gestion des réseaux sociaux et mise à jour du site Internet de la marque,
- développer la notoriété de la destination via les relations presse et influenceurs (marché français prioritairement au vu du contexte sanitaire).

Le comité de pilotage du collectif « Annecy Mountains » réuni le 11 octobre 2018 avait décidé d'octroyer un budget exceptionnel de 71 241 € (soixante et onze mille deux cent quarante et un euros), afin notamment de soutenir le déploiement de la marque sur la filière cyclo avec la création de contenu digital, l'accueil de Tours Opérateurs et la promotion.

Par délibération n°2019-244, le Conseil communautaire a validé un avenant pour l'année 2019 et la participation du Grand Annecy pour un montant de 50 047 € TTC.

Le montant de l'avenant n'a pas été dépensé en 2019 et le comité de pilotage d'Annecy Mountains réuni le 20 novembre 2020 a décidé de reporter et d'engager la somme pour financer les actions 2021.

Financement :

Cet avenant indique la participation financière de chacune des collectivités, laquelle, pour rappel, a été déterminée selon la clé de répartition suivante : 1/3 population, 1/3 potentiel fiscal DGF et 1/3 hébergement touristiques.

Le collectif Annecy Mountains, par l'intermédiaire de l'Office de Tourisme du Lac d'Annecy qui assure la maîtrise d'ouvrage des actions, s'engage à intégrer les actions réalisées dans le cadre de l'avenant au bilan détaillé et chiffré des actions Annecy Mountains pour l'année 2021.

- **Grand Annecy** : 50 047 € TTC, soit 70,25 %.
- **Communauté de communes des Vallées de Thônes** : 8 424 € TTC, soit 11,83 %,
- **Syndicat Intercommunal du Massif des Aravis** représentant les stations touristiques classées de Manigod, du Grand Bornand et de La Clusaz : 8 424 € TTC soit 11,82%
- **Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy** : 4 346 € TTC, soit 6,1%.

Modalités de versement de la participation des collectivités :

Le versement de chaque EPCI et du SIMA se fera en totalité, pour l'objet et l'année concernée, à réception de l'appel de versement émis par l'Office de Tourisme du Lac d'Annecy.

Dans l'éventualité où la totalité du montant de l'avenant ne serait pas dépensé, le maître d'ouvrage s'engage à reporter et engager cette somme en recettes pour le premier trimestre de l'exercice suivant.

La somme de 50 047 € TTC avait été inscrite au budget 2020 et a fait l'objet d'une réinscription au budget 2021, dans le chapitre 65.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 93

ABSTENTION(S) : 1 (Stéphane BOUCLIER)

d'autoriser la Présidente à signer l'avenant à la convention de partenariat triennale Ancecy Mountains fixant les modalités de versement de la participation financière du Grand Ancecy, ainsi que toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

24. ZAC Pré Billy - Approbation de la procédure de déclassement du domaine public Parcelles 217 AL 211 et 217 AL 212

Rapporteur : Christian ANSELME

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment son article L5211-9,

Vu le code de la voirie routière et notamment ses articles L141-3 et R141-4 à R141-10,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques et notamment son article L2141-1,

Vu le code des relations entre le public et l'administration et notamment ses articles L134-1 et L134-2 et R134-3 à R134-32,

Vu le code de la voirie routière, et notamment ses articles L134-3 et R141-4 à R 141-9,

Vu la délibération du Grand Ancecy DEL-2021-185 du 24 juin 2021 prescrivant enquête publique des parcelles 217 AL 211 et 212,

Vu l'arrêté de la Présidente du Grand Ancecy n° ARR-2021-17 du 23 juillet 2021 portant ouverture d'enquête publique,

Vu l'enquête publique de déclassement du domaine public organisée du 13 au 29 Septembre 2021,

Vu l'avis favorable du commissaire enquêteur rendu dans son rapport en date du 4 octobre 2021,

En exécution de l'arrêté de la présidente n°ARR-2021-17 du 23 Juillet 2021, il a été procédé à Ancecy à une enquête publique de déclassement d'une emprise de parking cadastrée sous les numéros 217 AL 211 et 217 AL 212 (commune déléguée de Pringy) pour la cession de ces parcelles.

Emprise couverte d'un grave-bitume, d'une surface totale de 5 528 m², supportait un parking temporaire de covoiturage.

Le parking inclus dans le périmètre de l'opération de la ZAC Pré Billy est fermé depuis le 11 janvier 2021. Il n'a aujourd'hui plus d'usage public.

Il est désormais possible de constater la désaffectation matérielle du bien et d'acter son déclassement ;

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- de procéder au déclassement de ladite emprise du domaine public ;
- de l'incorporer au domaine privé du Grand Annecy, conformément à l'article L 2141-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;
- de donner pouvoir à Madame la Présidente (ou toute personne qu'elle se substituerait) de signer tout document à l'effet d'exécution de la présente délibération.

25. ZAC Pré Billy - Déclaration de projet - Saisine du Préfet pour déclaration d'utilité publique et transfert au concessionnaire Teractem

Rapporteur : Christian ANSELME

Vu le code de l'environnement, et notamment son article L126-1 relatif à la déclaration de projet,

Vu la délibération du Conseil communautaire du 28 mars 2019 n°D-2019-134 portant dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique,

Vu l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BAFU/2021-0036 du 25 mai 2021 prescrivant enquête publique et ses modalités d'organisation,

Vu le dossier mis à l'enquête publique du 21 juin 2021 au 22 juillet 2022,

Vu les remarques et les réponses formulées pendant et à la suite de l'enquête,

Vu les conclusions et l'avis favorable de Madame la commissaire enquêtrice rendue le 9 août 2021,

Par concession d'aménagement conclue le 1^{er} mars 2017, le Grand Annecy a confié à la Société TERACTION la zone d'aménagement concerté dénommée « Pré Billy », créée par délibération n° 2016/97 du 24 mars 2016, et située sur le territoire de la Commune déléguée de Pringy à Annecy.

Conformément aux dispositions des articles L123-1 et suivants du code de l'environnement, le Grand Annecy a décidé, par délibération en date du 28 mars 2019, de saisir Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie en vue d'instruire une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

A cet effet, le Grand Annecy a présenté un dossier d'enquête comprenant :

- le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique,
- l'étude d'impact.

Par arrêté n° PREF/DRCL/BAFU/2021-0036 du 25 mai 2021, Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie a ordonné l'ouverture d'une enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Pré Billy et sur l'étude d'impact y afférant. Elle s'est déroulée du 21 juin 2021 au 22 juillet 2021 inclus.

Mme GRYSZPAN a été désignée en qualité de Commissaire enquêtrice par décision de Monsieur le Président du tribunal administratif de Grenoble du 14 avril 2021.

A l'issue de l'enquête, le Conseil communautaire doit :

- se prononcer sur l'intérêt général de l'opération par une déclaration de projet (annexe 1),
- confirmer la volonté du Grand Annecy de réaliser cette opération.

La présente déclaration de projet s'appuie notamment sur le rapport de Madame la Commissaire enquêtrice et sur ses conclusions rendues le 9 août 2021.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- de suivre l'avis favorable de madame la Commissaire enquêtrice ;
- de confirmer l'intérêt général du projet ;
- de prononcer la déclaration de projet au titre de l'article L 126-1 du code de l'environnement,
- de poursuivre l'opération sur la base du dossier soumis à enquête ;
- d'autoriser la Présidente à solliciter le Préfet de la Haute-Savoie pour déclarer le projet d'aménagement de la ZAC Pré Billy d'utilité publique ; le bénéfice de la DUP sera prononcé au profit de TERACTION, concessionnaire de la ZAC ;
- d'autoriser la Présidente à signer tous documents et accomplir toutes démarches de nature à exécuter la présente délibération.

26. Ressources Humaines - Modification du régime indemnitaire

Rapporteur : Frédérique LARDET

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

Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale,

Vu le décret n°2014-513 du 20 mai 2014 portant création du régime indemnitaire tenant compte des Fonctions, Sujétions, Expertise et Engagement Professionnel (RIFSEEP),

Vu les arrêtés pris pour l'application du décret n°2014-513 du 20 mai 2014 et fixant les montants plafonds par cadre d'emplois,

Vu la circulaire du 5 décembre 2014 relative à la mise en œuvre du RIFSEEP,

Vu la délibération du Conseil Communautaire n°2019-119 du 28 mars 2019,

Vu l'avis du Comité Technique du 4 novembre 2021,

Considérant que le régime indemnitaire des agents communautaires a été instauré par délibération le 13 janvier 2017 et qu'à cette date, il s'est substitué à toutes les indemnités précédemment servies aux agents transférés au sein du Grand Annecy à l'issue de la fusion des intercommunalités du 1^{er} janvier 2017, ainsi qu'à tous les dispositifs de type « prime de fin d'année » ou « 13^{ème} mois », antérieurement versés au sein des différents EPCI. Il a ensuite été modifié par délibération du 28 mars 2019.

Considérant qu'il y a lieu :

- d'intégrer à ce dispositif une indemnité spécifique gérontologie, permettant d'attribuer aux agents relevant du cadre d'emploi des agents sociaux et travaillant auprès des personnes âgées (fonctions d'auxiliaire de vie, aide-soignant, aide médico-psychologique, aide à domicile, agent de portage de repas) une indemnité, propre au Grand Annecy, équivalente à la prime grand âge à laquelle il n'ouvre pas droit ;
- d'intégrer à la cotation générale des emplois du Grand Annecy un niveau supplémentaire, correspondant à un niveau d'encadrement intermédiaire en catégorie A, pour les fonctions de responsable d'un pôle projets ou d'un pôle d'activités assurées sous la responsabilité d'un chef de service ;
- de créer une indemnité d'affectation temporaire qui permet de valoriser les agents volontaires pour une mobilité interne (établissements médicosociaux, collecte des déchets) dans le but de répondre à des besoins impératifs de continuité de service ;
- de revaloriser les fonctions internes d'« intérim » assurées en cas d'absence, en assouplissant le dispositif dédié préexistant.

Par souci de simplification des sources de référence, une délibération consolidée est présentée au Conseil, ce qui permet d'abroger la délibération antérieure du 28 mars 2019 et d'en reprendre le contenu dans une délibération unique.

Le régime indemnitaire tenant compte des fonctions, sujétions, expertise et engagement professionnel (RIFSEEP) constitue le cadre réglementaire de référence permettant d'attribuer des primes aux agents territoriaux, en complément de leur rémunération indiciaire.

Il est composé d'une part fixe – l'indemnité tenant compte des fonctions, sujétions et de l'expertise (IFSE) – et d'une part variable : complément indemnitaire annuel (CIA).

L'IFSE est définie en fonction du niveau de responsabilité du poste occupé (défini par une cotation propre à l'organisation communautaire, encadrée par les principes réglementaires) et du cadre d'emploi auquel l'agent appartient.

Le CIA varie en fonction de l'entretien annuel d'évaluation ou entretien professionnel et des conclusions écrites de cet entretien relatives au bilan annuel de l'agent réalisé par son évaluateur et au niveau de réalisation des objectifs fixés l'année précédente.

I. Les bénéficiaires du régime indemnitaire communautaire

La présente délibération est applicable aux agents titulaires, stagiaires et contractuels, à l'exception des « emplois-vacances » et des agents rémunérés à l'acte ou sur un taux horaire.

Elle est applicable aux agents transférés à l'issue de la fusion des EPCI et aux agents nouvellement recrutés dans les effectifs du Grand Annecy, dans les conditions précisées ci-après.

Tous les cadres d'emplois présents dans les effectifs du Grand Annecy à la date du 18 novembre 2021 sont éligibles au RIFSEEP depuis le 1^{er} mars 2020.

II. La part fonctionnelle du régime indemnitaire

II. 1. Cotation des emplois

La cotation des emplois a été élaborée lors de la création du Grand Annecy, non modifiée depuis, en considération des métiers représentés au sein de l'agglomération et de leurs spécificités.

Les fonctions ont été réparties au sein de différents groupes au regard des critères professionnels suivants, fixés par le cadre réglementaire :

- fonctions d'encadrement, de coordination, de pilotage ou de conception ;
- technicité, expertise, expérience ou qualification nécessaire à l'exercice des fonctions ;
- sujétions particulières ou degré d'exposition du poste au regard de son environnement professionnel, du niveau d'expertise requis par type d'emploi et de la répartition des responsabilités entre les différents niveaux hiérarchiques.

Les emplois fonctionnels sont inclus dans cette cotation mais les conditions et modalités d'attribution du régime indemnitaire pour ces emplois font l'objet d'une délibération dédiée.

Mis à part les emplois fonctionnels, la cotation des emplois est composée de 12 niveaux : 6 en catégorie A, 3 en catégorie B et 3 en catégorie C. Elle est annexée à la présente délibération.

II. 2. Montants, modularité et évolutivité de la part fonctionnelle

Montants

Les montants maximum et les montants de référence de l'IFSE sont annexés à la présente délibération (annexes 2 et 3).

Principe et critères de modulation de l'IFSE

Le montant d'IFSE est modulable uniquement en fonction du cadre d'emplois et de la cotation du poste occupé.

Par conséquent, elle fait l'objet d'un réexamen :

- en cas de mobilité interne impliquant un changement de niveau de responsabilité du poste occupé, en application de la cotation définie ci-dessus ;
- en cas de changement de cadre d'emplois à la suite d'une promotion interne ou d'une nomination après réussite à concours.

Évolutivité

Une augmentation annuelle de 1% arrondie à l'entier supérieur est appliquée aux montants constitutifs de la part fonctionnelle mensuelle du régime indemnitaire. Seuls les montants d'IFSE versés mensuellement sont concernés par cette revalorisation annuelle.

II. 3. Périodicité de versement

La part fonctionnelle du régime indemnitaire est versée en 3 fois de la manière suivante :

- un versement mensuel, dont le montant est défini en fonction du cadre d'emplois et de la cotation du poste occupé (cf. montants maximum et de référence définis ci-dessus II.2, annexes 2 et 3)
- deux versements annuels, identiques pour tous les agents, soit 250 € en juin et 1000 € en novembre en équivalent temps complet, avec une proratisation au temps de travail, et qui sont versés respectivement dans les paies de juin et de novembre.

II. 4. Proratisation au temps de présence

La prime de juin, d'un montant de référence de 250 €, est versée dans son intégralité à tous les agents en position d'activité et présents de manière continue au sein des effectifs de l'établissement pendant la période du 1^{er} mars au 31 mai.

La prime de novembre, d'un montant de référence de 1000 €, est proratisée en fonction de la présence effective des agents pendant la période de référence fixée du 1^{er} janvier au 31 octobre (1/10^{ème} par mois de présence).

II. 5. L'incidence des absences sur le versement du montant de l'IFSE

Sur le principe, et conformément à la réglementation, le régime indemnitaire suit le sort du traitement. Cela signifie que le temps non complet et le temps partiel impliquent un calcul et un versement de la part fonctionnelle au prorata du temps de travail rémunéré, et que le passage à demi-traitement ou sans traitement, issu du reliquat ou de l'épuisement des droits à rémunération lors d'un congé maladie de l'agent, impacte la part fonctionnelle du régime indemnitaire (IFSE) dans les mêmes conditions.

Par ailleurs, et nonobstant le paragraphe précédent, la part fonctionnelle mensuelle du régime indemnitaire est partiellement impactée par les absences de l'agent. En effet, pour toutes les catégories, tous les cadres d'emplois et tous les niveaux de responsabilités établis par la cotation interne : en cas d'absence de l'agent, 30 % de la part fonctionnelle mensuelle de son régime indemnitaire demeure acquise et 70 % de cette même part fonctionnelle est réduite d'1/60^{ème} pour chaque journée d'absence pour maladie ordinaire (hors période d'hospitalisation).

L'intégralité de la part fonctionnelle est maintenue en cas d'absence pour accident de travail (accident de service, accident de trajet), de maladie professionnelle, de période d'hospitalisation, de congé longue maladie, longue durée (fonctionnaires) ou grave maladie (contractuels). Ces dispositions particulières ne peuvent toutefois pas faire obstacle à la règle statutaire rappelée ci-dessus et prévoyant que le régime indemnitaire suit le sort du traitement (passage à demi-traitement ou sans traitement).

II. 6. Maintien du montant du régime antérieur à titre individuel

Lorsqu'un agent (ou un ensemble d'agents) est transféré vers le Grand Annecy ou intégré du fait de changements institutionnels, hors mobilité volontaire, et qu'il se voit attribuer, de par son cadre d'emploi et la cotation de son emploi, un montant annuel de part fonctionnelle de régime indemnitaire inférieur au montant annuel total de régime indemnitaire fixe perçu au cours de l'année de référence précédant son intégration au Grand Annecy, une indemnité compensatoire est créée et lui est attribuée pour compenser l'écart et éviter ainsi une perte de régime indemnitaire fixe. Les éléments variables ne sont pas intégrés dans cette indemnité.

L'indemnité compensatoire, ainsi dénommée dans le bulletin de paie pour en permettre une meilleure lisibilité, est constituée par l'IFSE.

II. 7. Prime d'intérim

Principe et fonctionnement

Une prime d'intérim forfaitaire est versée :

- en cas d'absence du responsable hiérarchique de l'agent qui assure son intérim,
- en cas d'absence d'un poste d'un niveau hiérarchique équivalent à l'agent qui assure temporairement les missions de son collègue, à condition que son remplacement par un agent contractuel ne soit pas possible/prévu.

L'absence doit être d'une durée supérieure à 30 jours pour déclencher la possibilité d'attribution d'une prime d'intérim. Il peut s'agir notamment d'un départ définitif de la collectivité assorti ou non d'une période de congés (notamment retraite, mutation, disponibilité, fin de contrat, démission) ou d'une absence temporaire (congé pour raisons de santé et autres motifs).

Cette prime est constituée du CIA.

Elle est versée pendant la période d'absence durant laquelle l'agent ou les agents assurent temporairement, en plus de leur mission habituelle, les fonctions et responsabilités de leur responsable hiérarchique ou de leur collègue, absent pour une durée supérieure à un mois. Le versement de cette prime doit être sollicité par le responsable hiérarchique, sous couvert du directeur, dans un délai maximum d'un an à compter de la fin de l'intérim.

Montant

Le montant forfaitaire est fixé à :

- 250 € mensuel brut pour le remplacement d'un responsable hiérarchique,
- 150 € mensuel brut pour le remplacement d'un collègue,

Ce montant n'est pas proratisable en fonction du temps de travail des agents concernés.

Les missions peuvent être réparties entre 2 ou 3 agents. Lorsque c'est le cas, ces montants sont divisés par deux (même si 3 agents sont concernés). Lorsque les missions sont réparties entre plus de 3 agents, l'absence n'ouvre pas la possibilité d'attribuer une prime d'intérim.

II. 8. L'indemnité insalubrité

Principe et fonctionnement

Une indemnité insalubrité est instaurée pour prendre en compte les conditions de salubrité d'exercice de certains métiers. Elle est versée aux agents de catégorie B et C relevant de la filière médico-sociale, technique et d'animation, sous réserve de l'exercice effectif de l'une de ces missions :

- Direction de la valorisation et de la gestion des déchets : collecte des déchets, conduite BOM et camion-grue, encadrement de proximité des équipes de collecte, prévention et tri des déchets, livraison et réparation des bacs.
- Direction de l'eau : plomberie, relève des compteurs, exploitation du réseau d'eau, magasinier, encadrement opérationnel et intermédiaires de catégorie C du service distribution, conduite des systèmes de production, exploitation des ouvrages de production, exploitation et maintenance des installations techniques de production.
- Direction action environnementale : au service des eaux pluviales, les missions assurées dans des conditions de salubrité difficiles telles que la dépollution ou la descente dans les regards etc.
- Blanchisserie : entretien du linge.
- Chantiers d'insertion : encadrement technique de proximité des chantiers.

Cette prime est constituée de l'IFSE.

Montant

Le montant forfaitaire est fixé à :

- 140 € mensuel brut pour les agents affectés à la collecte des ordures ménagères et à l'exploitation des eaux pluviales (chef d'équipe, agents d'exploitation)
- 120 € mensuel brut pour les agents affectés à la blanchisserie,
- 70 € mensuel brut pour les agents affectés à la direction de l'eau, à l'encadrement technique des chantiers d'insertion et à l'encadrement du pôle d'exploitation des eaux pluviales.

Ce montant est proratisable en fonction du temps de travail des agents concernés.

En cas d'absence pour raisons de santé (maladie ordinaire, accident de travail, maladie professionnelle) ou motif conservatoire (suspension), durant au moins un mois calendaire (du 1^{er} au 30), ou lorsque l'agent est placé dans une position administrative non rémunérée (disponibilité, congé parental, service non fait, exclusion) pour cette même durée minimale, la prime insalubrité sera suspendue pendant le ou les mois concernés. Elle n'est pas proratisée au nombre de jours travaillés.

II. 9. Indemnités de sujétions pour travail normal de nuit, de dimanche ou de jour férié

En complément des indemnités spécifiques forfaitaires et horaires pour travail normal de nuit, de dimanche et de jour férié, instaurées dans la filière médico-sociale par délibération n°2019-118 du 28/03/2019, des « indemnités de sujétions spéciales » sont mises en œuvre dans les conditions suivantes :

Travail de jour

- indemnité horaire de 0,35 € pour un dimanche travaillé pendant le cycle normal de l'agent
- indemnité horaire de 10,35 € pour un jour férié travaillé pendant le cycle normal de l'agent

Travail de nuit

- indemnité forfaitaire de 90 € pour une nuit de 7h travaillée un jour férié
- indemnité forfaitaire de 160 € pour une nuit de 7h travaillée un dimanche

Ces 4 indemnités de sujétions peuvent également être versées aux agents relevant de la filière technique et exerçant leur fonction au sein du CIAS du Grand Annecy (notamment les agents de blanchisserie, les agents de nettoyage, les agents techniques polyvalents).

Le décompte de ces heures est effectué de 21 heures à 24 heures et de 0 heure à 7 heures. Pour les agents ayant exercé leurs fonctions pendant une durée inférieure à 7 heures une nuit de dimanche ou une nuit de jour férié, cette indemnité sera attribuée au prorata temporis. Si cette durée est supérieure à 7 heures, l'indemnité forfaitaire est également proratisée, dans la limite de 10 heures.

Ces indemnités sont constituées de l'IFSE.

II. 10. Indemnité d'affectation temporaire

Principe et fonctionnement

Afin d'assurer la continuité du service public, le Grand Annecy peut être amené à proposer une affectation temporaire à certains agents. Bien que l'affectation relève d'une décision unilatérale de l'autorité territoriale, compte tenu de la pénurie de personnel dans ces secteurs et métiers, il apparaît important de pouvoir valoriser ce changement d'affectation provisoire.

Les agents peuvent à ce titre percevoir une indemnité d'affectation temporaire si 2 conditions sont remplies :

- affectation temporaire à un emploi d'un établissement médicosocial, d'un agent en provenance d'un autre établissement ou d'une autre direction (DGA personnes âgées – CIAS), ou affectation temporaire à un emploi de conducteur en apport volontaire (service collecte, Direction de la valorisation des déchets),
- affectation temporaire d'une durée minimale de 15 jours et maximale de 3 mois.

La durée minimale de 15 jours s'apprécie de manière continue pour une affectation temporaire au sein d'un établissement du CIAS et l'indemnité est versée à terme échu.

La même durée s'apprécie de manière discontinue pour une affectation sur un poste de conducteur en apport volontaire. Dans ce dernier cas, à la demande de la hiérarchie, l'indemnité d'affectation temporaire sera versée annuellement en une seule fois dans la paie du mois de décembre, à tous les agents ayant assuré de manière temporaire la mission de conducteur en apport volontaire pendant 15 jours ou plus au cours de l'année écoulée (décembre n-1 à novembre n).

Cette prime est constituée du CIA.

Montant

Le montant de cette prime est fixé à 100 € brut par mois entier travaillé, sous réserve de la présence effective de l'agent et de la réalisation des missions.

Ce montant n'est pas proratisable en fonction du temps de travail des agents concernés. En revanche, il sera proratisable au nombre de jours d'affectation temporaire effective égal ou supérieur à 15 (50 € pour 2 semaines par exemple).

Si, sur proposition de l'employeur et dans un contexte de déficit de personnel qui met en péril la continuité du service, un agent intègre définitivement un poste en tension en établissement médicosocial ou dans le service de la collecte dans cette même logique de mobilité interne volontaire, il percevra une prime forfaitaire unique de 150 € brut.

II. 11. Indemnité spécifique gérontologie

Principe et fonctionnement

Afin de compenser l'absence de versement de la prime Grand Age aux agents stagiaires, titulaires et contractuels relevant du cadre d'emplois des agents sociaux affectés dans le domaine gérontologie (à l'exception des agents occupant des fonctions administratives ou techniques), une « indemnité spécifique gérontologie » est instaurée à compter du 1^{er} novembre 2021.

Cette indemnité sera attribuée aux agents présents au sein des effectifs du Grand Annecy à compter du 1^{er} février 2022.

Elle sera versée à partir de la paie du mois de février 2022, avec effet rétroactif à la date du 1^{er} novembre 2021, pour les agents présents dans les effectifs le 1^{er} février 2022 et entre novembre et janvier 2021 inclus.

Le versement de cette indemnité sera suspendu si l'agent cesse de relever du cadre d'emplois des agents sociaux territoriaux, ou s'il est affecté à un emploi hors secteur gérontologie, ou encore sur des missions administratives ou techniques au sein du secteur gérontologie.

Cette prime est constituée de l'IFSE.

Toutefois, si une évolution réglementaire relative à la prime grand âge issue du décret n° 2020-1189 du 29 septembre 2020 ou à un dispositif similaire permettait l'attribution de cette prime ou équivalent aux agents relevant du cadre d'emplois des agents sociaux, l'indemnité spécifique gérontologie n'aura plus lieu d'être. Dans cette hypothèse, une nouvelle délibération sera prise par le Conseil communautaire qui rendra caduque l'indemnité spécifique gérontologie et qui instaurera la prime grand âge (ou équivalent) à ces mêmes agents sociaux.

Montant

Cette prime forfaitaire est fixée à 118 € brut mensuel.

Le montant de cette prime est réduit dans les mêmes proportions que le traitement : il est notamment proratisé au temps de travail de l'agent (temps non complet, temps partiel), au demi-traitement, au sans-traitement et au nombre de jours payés travaillés dans le mois (départ, arrivée, absence de service fait).

Ainsi, un agent en arrêt maladie continuera à percevoir cette indemnité pendant la période d'indisponibilité pour raisons de santé, à l'exception des périodes sans-traitement ou de demi-traitement où cette indemnité sera réduite de moitié.

III. Part variable du régime indemnitaire liée à l'engagement professionnel

III. 1. Principe et conditions de versement

Une part variable est instaurée pour l'ensemble des agents communautaires : elle est constituée du complément indemnitaire annuel.

En ce qui concerne les agents contractuels non permanents (accroissement temporaire d'activité, recrutement saisonnier, contrat de projet), le versement de la part variable est conditionné par une présence de 6 mois en continu dans les effectifs et par la réception de l'évaluation par la Direction des ressources humaines avant le 15 du mois qui précède celui de l'échéance du contrat.

La part variable dépend de l'engagement professionnel de l'agent et résulte des conclusions de l'entretien professionnel annuel et des conclusions de la fiche d'évaluation qui en résulte.

Sur le plan réglementaire elle est constituée du complément indemnitaire annuel (CIA).

III. 2. Montants et périodicité

Les montants maximum (réglementaires) et les montants de référence fixés au Grand Annecy sont annexés à la présente délibération (annexes 1 et 2).

Le complément indemnitaire annuel est versé annuellement en juin ou, en cas de départ de l'agent en cours d'année, au cours du dernier mois travaillé et payé, au vu de l'évaluation annuelle réalisée.

Son montant de référence est proratisé en fonction du temps de travail de l'agent et à la durée de service accompli.

Lorsque son montant annuel est supérieur à 200 €, il est versé mensuellement. Dans ce cas, il est versé par avance à partir du premier mois travaillé.

III. 3. Modularité

La part variable peut être attribuée à 0 % ou 100 % du montant fixé par cadre d'emplois et par niveau de responsabilité afférent au poste occupé.

L'évaluateur, à partir du bilan qu'il a réalisé de l'année écoulée, de l'évolution constatée des compétences et de l'analyse des résultats des objectifs fixés à l'agent l'année précédente, propose l'attribution de la part variable ou propose la non attribution lorsque les conditions sont défavorables.

La proposition de non attribution est contresignée par le Directeur Général Adjoint et transmise à la DRH pour instruction et arbitrage par le Directeur Général.

Lorsque les conclusions de l'évaluation de l'année N sont défavorables et que la décision de non attribution de la part variable est confirmée, le montant de la part variable est révisé à partir de l'année N+1 (versement mensuel ou annuel).

Il est rappelé que les conclusions de l'entretien professionnel peuvent faire l'objet d'un processus de recours auprès de la Présidente qui peut alors saisir la Commission administrative paritaire ou Commission consultative paritaire compétente, à la demande expresse de l'agent.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'adopter l'ensemble des conditions et modalités d'attribution du régime indemnitaire telles que définies ci-dessus et ayant pour effet :
 - de modifier les conditions d'attribution du régime indemnitaire dans les conditions sus-visées :
 - en modifiant les règles d'attribution et les montants de la prime d'intérim (paragraphe II.7),
 - en créant l'indemnité d'affectation temporaire (paragraphe II.10) et l'indemnité spécifique gérontologie (paragraphe II.11),
 - en modifiant la cotation des emplois pour y intégrer un niveau d'encadrement intermédiaire en catégorie A,
 - en adoptant les montants de référence ci-annexés, ce cadre de référence prenant en compte la nouvelle cotation des emplois, ainsi que les changements de cadres d'emplois réglementaires intervenus depuis 2019,
 - de poursuivre la mise en œuvre de l'ensemble des autres dispositions du régime indemnitaire, non modifiées
- d'abroger la délibération n° 2019-119 du 28 mars,
- de dire que les montants forfaitaires et horaires seront réévalués en application de l'évolution des textes réglementaires,
- d'inscrire les dépenses afférentes au chapitre 012,
- de dire que la présente délibération prend effet à compter du 1^{er} janvier 2022 et à compter du 1^{er} novembre 2021 pour l'indemnité spécifique gérontologie.

27. Ressources humaines - Adaptation du tableau des emplois

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu la délibération du Grand Annecy n°2021-48 du 25 mars 2021, portant adaptation du tableau des emplois ;

Vu l'avis du Comité technique du 4 novembre 2021 ;

Considérant la nécessité, dans le cadre du suivi des emplois permanents, de prendre en compte les modifications liées aux évolutions des services, conformes aux niveaux de qualification requis par l'organigramme.

Les adaptations suivantes du tableau des emplois sont envisagées :

1/ Mouvements de personnel au sein de l'ensemble des directions, liés aux déroulement de carrière, mobilités et recrutements ou aux évolutions des missions des emplois, entraînant une évolution dans le cadre d'emploi ou le grade, à périmètre constant.

2/ Adaptations de la quotité de temps de travail des emplois aux besoins des services

Il s'agit de mettre à jour le tableau des emplois à effectifs constants du CIAS :

- suppression d'un emploi de psychologue à la Direction relation des usagers et qualité des soins et création, en contrepartie, d'un temps de travail de 0,26 ETP à l'EHPAD la Prairie, en cohérence avec les besoins d'accompagnement des résidents.
- suppression d'un poste à temps complet d'adjoint technique pour permettre la création de deux emplois à mi-temps, compte tenu des missions très distinctes et polyvalentes avec des rattachements respectifs à la Résidence La Cour (agent de cuisine et plonge) et au service technique (missions de maintenance) du CIAS.
- suppression de deux emplois à mi-temps d'agent social restés vacants et création d'un emploi d'agent de nettoyage à l'EHPAD la Résidence Heureuse.

3/ Créations d'emplois

Dans le cadre de l'évolution de l'organisation de la restauration collective pour les personnes âgées (CIAS), le besoin de créations de postes se décline selon la répartition suivante :

- création de 7,2 ETP d'emplois d'agents de restauration pour les 4 EHPAD, soit l'équivalent de 1,8 ETP par établissement, rattaché au service hôtelier du CIAS ;
- création d'un emploi « référent hébergement » par établissement, soit 4 ETP, permettant de renforcer la qualité des prestations hôtelières dans les moments clés des instants repas pour les résidents.
- après redéploiement des emplois existants, création nette de 3,05 ETP sur des fonctions de soignants – répartis sur les 4 EHPAD concernés – dans l'objectif de définir une organisation similaire aux autres EHPAD, avec des emplois distincts d'auxiliaires de vie et des emplois d'aides-soignants.

4/ Suppressions d'emplois

Direction Action Environnementale

Dans la perspective du transfert de la compétence GEMAPI vers le SILA à compter du 1^{er} janvier 2022, l'emploi de « chargé de mission contrat de bassin GEMAPI » auparavant rattaché au service « GEMAPI eaux pluviales » est supprimé des effectifs du Grand Annecy pour être transféré au SILA.

Direction du Semnoz

Suite à la reprise en gestion de la station du SEMNOZ au 1^{er} janvier 2019, un poste permanent de droit privé à temps complet de « responsable de la sécurité des pistes » a été transféré dans les effectifs du Grand Annecy. Les missions de ce poste relèvent cependant exclusivement de l'activité hivernale et ce poste est pourvu par un salarié contractuel saisonnier chaque saison.

Dans ce cadre, il est proposé de supprimer ce poste permanent, pour rétablir un emploi saisonnier conformément au besoin du service et à la situation effective.

Pôle Bien Vieillir à Domicile

Dans la continuité de la création d'un poste « chef d'équipe portage de repas » en 2020 au sein du Pôle bien vieillir à domicile, un emploi d'assistant administratif devenu vacant est supprimé, pour rétablir l'équilibre initialement prévu de cette réorganisation de service à effectif constant.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

de modifier le tableau des emplois, conformément aux mouvements de personnel et dates indiquées dans le tableau joint en annexe de la présente délibération.

28. Recours au recrutement d'agents contractuels pour accroissement temporaire d'activité (article 3.I.1° de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984)

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, notamment l'article 3-I-1°,

Vu le décret n°88-145 du 15 février 1988 modifié, pris pour l'application de l'article 136 de la loi 84-53 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et relatif aux agents contractuels de la fonction publique territoriale,

Vu la délibération du Conseil Communautaire n°D-2019-119 du 28 mars 2019 relative au régime indemnitaire,

Considérant la nécessité de recourir au recrutement ponctuel d'agents contractuels pour assurer des missions occasionnelles, imprévues et/ou urgentes, définies dans leur périmètre fonctionnel et temporel, ne relevant pas de l'activité normale et permanente du service,

Les services du Grand Annecy peuvent être ponctuellement concernés par un accroissement temporaire d'activité nécessitant, pour y répondre, le recours à un emploi non permanent sur le fondement juridique de l'article 3-I-1° de la loi n°84-53 du 26 juillet 1984, dès lors que ce besoin ne peut pas être absorbé par les emplois permanents.

Tout métier, tout cadre d'emploi de référence et toute filière confondue, ce besoin exceptionnel peut être justifié notamment par le motif d'un surcroît de travail ponctuel, nécessitant le renfort provisoire d'une équipe ou d'un service, et plus précisément par l'un des motifs suivants :

- surcharge d'activité liée à une situation exceptionnelle, à une norme nouvelle, à la nécessité de rattraper un retard de traitement opérationnel (instruction technique, suivi administratif ou comptable...);
- mission ponctuelle urgente et/ou imprévue, liée à une situation de crise;
- études et travaux préalables à une prise de décision urgente de l'exécutif ou des instances communautaires, au lancement d'une nouvelle mission, d'un nouveau projet ou d'une nouvelle politique publique (réponse à un appel à projets...).

Entre octobre 2020 et septembre 2021 inclus, hors établissements médicosociaux et services à domicile (crise sanitaire), 29 agents contractuels ont été recrutés pour accroissement temporaire d'activité, pour l'un des motifs énoncés ci-dessus, représentant 9.8 équivalent temps plein et un budget global de 380 000 €.

Ces recrutements sont effectués :

- dans le cadre budgétaire autorisé (budget principal ou budget annexe selon le service d'affectation),
- dans la limite d'une durée maximum d'une année de contrat, renouvellements compris, pendant une même période de 18 mois (au-delà le renouvellement n'est pas autorisé),
- à temps complet ou à temps non complet en fonction du besoin.

Ils ne peuvent en aucun répondre à des missions ou besoins permanents ou récurrents de l'agglomération.

Il est rappelé par ailleurs que le recours au dispositif du contrat de projet (article 3-II) peut être proposé par délibération du Conseil communautaire pour les besoins de recrutement qui dépassent le cadre ci-dessus exposé (motif, missions, durée...), sans relever toutefois d'un besoin pérenne, ni d'un emploi permanent.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'autoriser la Présidente à signer les contrats d'engagement relatifs à un accroissement temporaire d'activité, et leurs renouvellements, dans la limite d'une durée d'un an et au cours d'une même période 18 mois, dans les conditions précisées dans la présente délibération ;
- de fixer la rémunération des agents contractuels recrutés sur le motif d'un accroissement temporaire d'activité en fonction du niveau de qualification requis pour la mission, et en fonction de la formation et de l'expérience de l'agent recruté ;
- d'attribuer pour chaque emploi le régime indemnitaire du cadre d'emploi de référence, conformément à la délibération applicable au Grand Annecy en matière de régime indemnitaire ;
- d'imputer la dépense afférente au chapitre 012 du budget principal, ou au budget annexe concerné, dans la limite des crédits autorisés.

29. Ressources Humaines - Instauration d'un compte épargne temps au bénéfice des salariés permanents du Semnoz

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu la loi n°2008-789 du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail ;

Vu la circulaire DGT n° 20 du 13 novembre 2008 relative à la loi du 20 août 2008 ;

Vu la délibération n°2018-574 du 15 novembre 2018, portant adoption des conditions d'emploi des salariés de droit privé de la station du Semnoz au sein du Grand Annecy ;

Vu l'avis du comité technique en date du 4 novembre 2021 ;

Considérant que les salariés du Semnoz ne relèvent pas du statut de la Fonction Publique Territoriale, ni des dispositions du Grand Annecy sur le temps de travail, applicables aux agents publics ;

Considérant que les conditions d'emploi de ces salariés de droit privé, approuvées lors du Conseil communautaire du 15 novembre 2018, ne prévoient pas la possibilité de recourir à un compte épargne temps (CET) et que ce dispositif n'était pas mis en œuvre au sein du SIPAS ;

Considérant que les agents permanents ne posent pas toujours l'intégralité de leurs congés sur l'année civile et qu'un report sur l'année suivante est alors accordé par leur hiérarchie, engendrant parfois des difficultés de gestion des soldes ;

Le dispositif du CET est différent pour le secteur privé, mais il peut être mis en œuvre par l'employeur.

Le cadre légal et conventionnel de droit privé

Ce cadre est fixé par la Loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail et la Circulaire DGT du 13 novembre 2008 qui s'y rapporte.

L'employeur décide de la mise en place ou non du dispositif du compte épargne temps pour ses salariés permanents. S'il est adopté par l'employeur, le salarié a le choix de demander ou non l'ouverture d'un compte puis d'épargner des jours. Par la suite il formulera des demandes d'utilisation des jours épargnés, accordées ou non par l'employeur en fonction des besoins du service.

Concernant les congés annuels, seuls peuvent être épargnés les jours de congés acquis au titre de la 5^{ème} semaine de congés, soit au maximum 6 jours par an, après avoir posé 24 jours de congés ouverts au titre de l'année en cours (épargne possible du 25^{ème} au 30^{ème} jour).

Le compte est plafonné à 60 jours, sans limitation de durée.

La monétisation peut également être mise en œuvre par l'employeur, elle n'est en revanche possible qu'à partir du 31^{ème} jour épargné.

Conditions et modalités de mise en œuvre du CET pour les salariés permanents du Semnoz

Dans le but de simplifier l'organisation actuelle des reports de congés – dispositif de report qui pourra toutefois perdurer en cas d'impératif de service – il est proposé d'instaurer un compte épargne temps pour les 6 salariés permanents de droit privé du Semnoz (en CDI) à compter du 1^{er} janvier 2022, dans les conditions et selon les modalités suivantes :

Ouverture du CET

Le CET est ouvert de droit à la demande d'un salarié permanent (en CDI), qu'il occupe un emploi à temps complet ou à temps non complet, sous réserve qu'il soit employé de manière continue.

La demande d'ouverture du compte épargne-temps doit être effectuée par écrit (courrier ou courriel) auprès de la DRH.

Règles de fonctionnement et de gestion du CET

Le compte épargne-temps peut être alimenté par :

- une partie des jours de congés annuels, sans que le nombre de jours de congés annuels pris dans l'année puisse être inférieur à 24 (proratisés pour les agents à temps partiel et à temps non complet). Il est rappelé que ces salariés bénéficient de 2,5 jours de congés annuels chaque mois – soit 30 jours par an – décomptés 6 jours ouvrables par semaine, conformément à l'article 25 des conditions d'emplois fixé par référence à la convention collective des remontées mécaniques
- les congés d'ancienneté acquis au titre des conditions d'emplois (par référence à la convention collective des remontées mécaniques)
- les congés de fractionnement

Les repos acquis au titre d'heures supplémentaires réalisées ne peuvent pas être épargnés.

Les transferts vers le CET seront possibles pour les droits à congés générés au titre de l'année 2022 et suivantes, et à titre dérogatoire pour les congés 2021.

Le nombre total de jours inscrits sur le CET ne peut excéder 60.

L'alimentation du compte épargne-temps doit être effectuée par demande écrite de l'agent avant le 31 décembre de l'année en cours (ou par le biais du logiciel de gestion du temps « Incovar » pour les agents bénéficiant d'un accès à cet outil). Au titre des droits 2021, ce délai est exceptionnellement porté au 31 janvier.

Modalités d'utilisation des droits épargnés

Les jours accumulés sur le CET peuvent uniquement être utilisés sous forme de congés. La demande d'ouverture d'un compte et de dépôt des jours formulée par le salarié est accordée de plein droit. En revanche l'utilisation des jours épargnés sous forme de congés est soumise à autorisation hiérarchique et aux besoins du service.

Tout refus opposé à une demande de congés au titre du compte épargne-temps doit être motivé.

Le compte épargne-temps peut être utilisé sans limitation de durée.

Compte tenu des modalités techniques à mettre en œuvre préalablement, et du fait qu'aucun salarié ne pourra atteindre le seuil de 30 jours épargnés avant plusieurs années, il est proposé de reporter l'instauration de la monétisation des jours de CET.

La monétisation des jours épargnés n'est donc pas possible.

Règles de fermeture du CET

En cas de cessation définitive des fonctions, le compte épargne temps doit être soldé à la date du départ du salarié.

Lorsque la rupture du contrat est à l'initiative du salarié, il lui appartient de tenir compte de ce solde pour déterminer une date de départ souhaitée.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'instaurer la possibilité de recourir au dispositif du compte épargne temps pour les salariés permanents de droit privé de la station du Semnoz employés au sein du Grand Annecy,
- de fixer les conditions d'ouverture et d'utilisation du CET dans les conditions exposées ci-dessus,
- de donner effet à la présente délibération à compter du 1^{er} janvier 2022.

30. Ressources Humaines - Instauration d'une prime exceptionnelle au profit des salariés permanents du Semnoz

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu le code du travail, et en particulier l'article L 122-12,

Vu la loi n°84-53 du 26/01/1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale,

Vu les conditions d'emplois des salariés de droit privé de la station du Semnoz adoptées par délibération n°2018/574 du Conseil communautaire du 15/11/2018,

Vu l'avis du Comité Technique en date du 04/11/2021,

Considérant que les salariés de la station du Semnoz relèvent des conditions d'emplois issues de la Convention collective des remontées mécaniques qui sont indépendantes du dispositif réglementaire public des primes du Grand Annecy. Ce dispositif fixe notamment les catégories d'emploi, les conditions de travail des salariés, le déroulement de carrière, ainsi que les modalités et niveaux de rémunérations, les primes et indemnités, et leur évolution ;

Considérant que le Grand Annecy souhaite pouvoir valoriser, de façon exceptionnelle et ponctuelle, l'engagement d'un ou plusieurs salariés de la station qui contribue fortement, par la réalisation d'une mission particulière, à l'amélioration du fonctionnement, de la qualité ou de l'équilibre budgétaire du service, en instaurant une prime exceptionnelle.

Conditions d'attribution

La prime exceptionnelle est exclusivement versée aux salariés permanents de la station du Semnoz, sur proposition annuelle du directeur. Elle n'a pas vocation à être mise en œuvre tous les ans. A ce jour, la station du Semnoz compte au sein de son effectif 7 salariés permanents en contrat à durée indéterminée de droit privé.

Le montant de cette prime sera modulé de 200 € à 1000 € brut, en fonction des conditions et des critères ci-dessous :

- Mission supplémentaire temporaire qui correspond à :
 - o une prise de responsabilité nouvelle,
 - o une mobilisation de compétences spécifiques hors profil requis pour le poste occupé,
 - o la mobilisation exceptionnelle d'un salarié pour la continuité et le maintien opérationnel du service, pendant une durée minimale d'un mois, notamment en cas d'absence prolongée d'un salarié (intérim).

- Performance exceptionnelle d'un salarié ayant permis :
 - o l'amélioration de la qualité du service rendu,
 - o l'amélioration durable des compétences internes ou des conditions de travail,
 - o la réduction des coûts du service,
 - o la réduction d'un risque majeur.

Sur proposition du directeur du Semnoz, la prime exceptionnelle sera versée annuellement en une seule fois dans la paie du mois de novembre, dans la limite d'une prime par an et par agent.

Elle n'est pas proratisable selon le temps de travail du salarié.

Au titre de l'année 2021, la prime exceptionnelle sera versée de manière dérogatoire dans la paie du mois de janvier 2022 à 3 salariés permanents pour un montant total cumulé de 1600 € brut, notamment au titre de la réalisation en interne du nouveau site internet de la station et de l'internalisation de la mission de « grande inspection du Télémixte ».

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'instaurer une prime exceptionnelle en faveur des salariés permanents de la station du Semnoz selon les modalités définies ci-dessus,
- de fixer au 1^{er} janvier 2022 la date de mise en œuvre de cette prime au sein du Grand Annecy,
- d'autoriser la Présidente à signer toutes les pièces et arrêtés d'attribution correspondants,
- d'imputer les dépenses correspondantes au budget annexe du Semnoz.

31. Attribution d'un mandat spécial pour participer à la journée "Mobilité et qualité de l'air" à Bordeaux le 29 novembre 2021

Rapporteur : Frédérique LARDET

Vu les articles L.5211-14, L.2123-18 et R.2123-22-1 du code général des collectivités territoriales,

Vu le décret n°2006-781 du 3 juillet 2006 fixant les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des agents de l'Etat,

Vu l'arrêté du 3 juillet 2006 fixant les taux des indemnités de mission prévues par le décret ci-dessus,

Vu la réponse à la question écrite n°00919 publiée dans le Journal Officiel du Sénat le 27 septembre 2007,

Vu la délibération du Grand Anancy n°2017-26 du 13 janvier 2017 relative à la prise en charge des frais de déplacement applicable aux élus dans le cadre de leur mandat,

Vu la délibération du Grand Anancy n°2020-316 du 30 juillet 2020 confiant à Fabienne GREBERT la représentation du Grand Anancy auprès de l'association « *Alliance des collectivités pour la qualité de l'air* » ;

Considérant le projet de mandat du Grand Anancy et son objectif prioritaire de devenir un territoire exemplaire en matière climatique ;

Considérant les orientations du Plan climat air énergie territorial du Grand Anancy et notamment le projet de mise en place d'une zone à faible émissions ;

Considérant, d'une part, l'invitation de l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air qui, en partenariat avec Bordeaux Métropole, organise le 29 novembre 2021 à Bordeaux une journée consacrée au thème « mobilité et qualité de l'air » et, d'autre part, l'intérêt du Grand Anancy à participer à la réflexion nationale sur ce sujet ;

Les élus communautaires peuvent bénéficier du remboursement de leurs frais de déplacement occasionnés par un mandat spécial.

Un mandat spécial, dont la qualification relève de l'assemblée délibérante, est une mission précise, limitée dans la durée, nécessitant des déplacements inhabituels et indispensables, et accomplie dans l'intérêt du Grand Anancy.

Sur présentation des justificatifs des dépenses de déplacement, nuitées et repas, le remboursement est assuré de la façon suivante :

- frais réels de transport : à concurrence du prix du trajet SNCF de seconde classe (ou de la classe économique pour les déplacements aériens) ou versement des indemnités kilométriques réglementaires, frais de péage et de stationnement engagés ;
- frais réels limités par les plafonds réglementaires pour les nuitées et repas.

M. ROLLIN.- (*Duingt*) C'est moi qui ai demandé à Fabienne GREBERT d'y aller car je ne peux pas y aller.

(Il est procédé au vote électronique)

Selon les modalités précisées ci-dessus,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 94

- d'attribuer un mandat spécial à Fabienne GREBERT – Conseillère communautaire désignée pour représenter le Grand Annecy auprès de l'association « Alliance des collectivités pour la qualité de l'air » – pour représenter le Grand Annecy à l'événement précité ;
- d'imputer les dépenses afférentes au chapitre 65 du budget principal du Grand Annecy.

Mme LA PRESIDENTE.- Nous comptons sur Fabienne GREBERT pour nous faire un débrief de ce colloque.

32. Rapport d'activité 2020 du Grand Annecy

Rapporteur : Frédérique LARDET

L'article L 5211-39 du Code général des collectivités locales prévoit que les établissements publics de coopération intercommunale adressent chaque année aux Maires de chaque commune membre un rapport retraçant l'activité de l'établissement.

Ce rapport doit faire l'objet d'une communication par le Maire au Conseil Municipal en séance publique au cours de laquelle les délégués de la commune à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale sont entendus.

Le Conseil communautaire décide de prendre acte du bilan d'activité 2020 du Grand Annecy.

33. Office du tourisme - Approbation du compte administratif, du compte de gestion et du rapport d'activité 2020

Rapporteur : Denis DUPERTHUY

L'Office de tourisme du Lac a été créé le 1^{er} janvier 2012 sous la forme juridique d'un établissement public industriel et commercial (EPIC).

Ce statut le soumet au Code du tourisme et, conformément à la réglementation, l'Office du tourisme doit, une fois le budget et les comptes de l'office délibérés par son Comité de direction, les transmettre aux EPCI pour approbation.

Le rapport d'activité de l'Office de tourisme du lac d'Annecy pour l'année 2020 est joint en annexe. Le compte administratif et le compte de gestion 2020 sont consultables à la Direction de l'Économie au siège du Grand Annecy.

Compte administratif 2020 de l'OTLA

BUDGET	SECTION	DEPENSES NETTES	RECETTES NETTES	RESULTAT EXERCICE
BUDGET PRINCIPAL	Fonctionnement	2 461 379 €	2 589 821 €	128 442 €
	Investissement	192 725 €	352 561 €	159 835 €
BUDGET CONGRES	Fonctionnement	63 €	63 €	0 €
	Investissement	0 €	0 €	0 €
BUDGET	Fonctionnement	305 883 €	415 150 €	109 267 €
ANNECY MOUNTAINS	Investissement	0 €	0 €	0 €
TOTAUX		2 960 050 €	3 357 595 €	397 544 €

Eléments d'explication

BUDGET	SECTION	RESULTAT	COMMENTAIRES
BUDGET PRINCIPAL	Fonctionnement	128 442 €	Chaque année, le budget de fonctionnement se solde par un montant positif ou négatif de quelques milliers d'euros. Cette année il est largement positif (+ 128 442 €). Deux raisons à cela, liées au contexte de crise sanitaire : - Pas d'embauche de saisonniers (économie de 70 000€) - Aide covid exceptionnelle de l'URSSAF de 68 000 €. Conséquence : report important et exceptionnel sur l'exercice 2021. Pour rappel, dans le contexte de crise sanitaire et économique, l'OT avait renoncé à sa subvention d'investissement de 78 500 € pour l'année 2020.
	Investissement	159 835 €	
BUDGET CONGRES	Fonctionnement	0 €	Résultat nul car incorporé au résultat du budget principal
	Investissement	0 €	
BUDGET ANNECY MOUNTAINS	Fonctionnement	109 267 €	En 2020, le collectif IAM a largement relancé son plan d'action (observatoire touristique, installation de la filière cyclosportive...).
	Investissement	0 €	La crise sanitaire a limité les différentes actions initialement prévues.

M. GRANGER.- (Anancy) Rapidement, l'Office de tourisme et l'activité touristique ont connu une année compliquée, impactés par la période du Covid, mais avec une bonne activité sur la période estivale, surtout, sur la période automnale avec beaucoup d'activités, y compris jusqu'au week-end du 11 novembre.

Toutes les actions prévues au sein de l'Office ont pu être engagées et mises en place dans des coûts maîtrisés : un nouveau site Internet, le City Pass et la Charte du Voyageur, les Facebook live depuis le début de l'année, qui connaissent un bon succès, un nouveau magazine digital, le *Webzine*, en route depuis début octobre, la mise en place de nouveaux circuits de visites, des circuits urbains et une nouvelle visite guidée, la Place de Marché de l'Office du Tourisme, qui connaît un réel engouement puisqu'elle va dépasser cette année le million d'euros d'activité, et l'année marquée par l'audit « Marque Qualité Tourisme », un audit portant sur 692 points audités, avec une conformité de 95,5 %, bien supérieure à la moyenne nationale.

Tout cela est permis et réalisé par une équipe de salariés pleinement mobilisés, malgré une année difficile au sein de l'Office car en période de réorganisation interne, et par un travail très riche des élus et des socioprofessionnels au sein des différentes instances de l'Office du Tourisme, aussi bien Bureau que Comité de Direction.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Y a-t-il des questions sur ce sujet ? (*Ce n'est pas le cas.*) Nous procédons au dernier vote.

(Il est procédé au vote électronique)

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ PAR :

Voix POUR : 89

NON-VOTANT(S) : 5 (Etienne ANDRÉYS, Bilel BOUCHETIBAT, Odile CERIATI-MAURIS, Christian MARTINOD, Christophe PONCET)

d'approuver le compte administratif, le compte de gestion et le rapport d'activité de l'office de tourisme pour l'année 2020.

34. Questions diverses

Mme LA PRESIDENTE.- Bruno LYONNAZ souhaite vous rappeler une information importante sur "*J'éco Réno*".

M. LYONNAZ.- (*Sevrier*) Je profite de votre présence nombreuse pour vous rappeler que demain, nous inaugurons officiellement et médiatiquement l'opération "*J'éco Réno*". Nous avons réuni les différents acteurs qui sont impliqués dans ce dispositif, nos partenaires SOLIHA et ASTERS, les deux associations qui conseillent les porteurs de projets privés pour la rénovation énergétique de leur logement.

Nous en avons profité aussi pour inviter tous les partenaires locaux, les entrepreneurs, les syndicats, les agents immobiliers pour qu'ils puissent relayer au mieux cette opération. Je profite aussi de ce que la presse soit là pour leur rappeler notre invitation, nous comptons sur votre présence pour relayer notamment cette opération.

La semaine prochaine, nous vous adresserons un kit de communication pour vous aider, si vous le souhaitez, et c'est souhaitable, à inscrire et à rappeler dans vos bulletins municipaux, dont certains vont être publiés en fin d'année, cette opération "*J'éco Réno*ve".

Je compte sur vous pour relayer l'information dans vos communes, encore une fois, ce sont 2 millions d'euros qui sont mis sur la table chaque année par l'Agglomération, mais il y a beaucoup de communication à faire auprès des habitants sur l'intérêt de cette opération.

Merci à tous.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci à tous, nous pouvons lever la séance s'il n'y a pas d'autres questions ou d'autres interventions.

Je vous souhaite une très belle soirée et à très vite, au 16 décembre, puisque le deuxième tour aura lieu le 16 décembre !

(La séance est levée à 23 heures 50.)

La Présidente,



Frédérique LARDET.

PJ : - PPI.
- Décisions Modificatives.
- Tableau des emplois.