

Cruseilles, le 23 avril 2025

## **PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 22 AVRIL 2025 A 19 HEURES DANS LA SALLE CONSULAIRE DE LA CCPC**

### **LE 22 AVRIL 2025**

Le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles, dûment convoqué le mardi 15 avril 2025, s'est réuni dans la salle consulaire de la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles – 268, route du Suet - 74350 CRUSEILLES, sous la présidence de M. Xavier BRAND, Président

### **Etaient présents ou représentés :**

#### **Commune d'Allonzier la Caille**

Mme Claire MEGARD, Mme Catherine SGRAZZUTTI, Mme Cécilia HORCKMANS *procuration*

#### **Commune d'Andilly**

M. Vincent HUMBERT *procuration*

#### **Commune de Cernex**

M. Vincent TISSOT, Mme Agnès RICHARD

#### **Commune de Cercier**

M. Patrice PRIMAULT, *procuration*

#### **Commune de Copponex**

M. Julian MARTINEZ, Mme Geneviève NIER

#### **Commune de Cruseilles**

Mme Sylvie MERMILLOD, M. Claude ANTONIELLO, Mme Sonia BRIFFAZ, Mme Valérie PERAY, M. Jean PALLUD, Mme Chrystel BUFFARD, M. Bernard DESBIOLLES, M. Nathan JACQUET

#### **Commune de Cuvat**

Mme Julie MONTCOUQUIOL, M. Philippe CLERJON

#### **Commune du Sappey**

M. Pierre GAL

#### **Commune de Saint-Blaise**

Mme Christine MEGEVAND

#### **Commune de Villy le Bouveret**

M. Jean-Marc BOUCHET

#### **Commune de Villy le Pelloux**

Mme Charlotte BOETTNER

#### **Commune de Vovray-en-Bornes**

M. Xavier BRAND

**Quorum** : nombre total de délégués en exercice 28 ; présents ou représentés : 24 ; Absents : 4

**Excusés** : Mme Brigitte NANCHE, Commune d'Allonzier la Caille  
M. Jérôme JONFAL, Commune de Cruseilles  
M. Guy DEMOLIS, Mme Nathalie HENRY, Commune de Menthonnex en Bornes

M. le Président ouvre la séance et procède à l'appel des conseillers, enregistrant plusieurs procurations.

Les membres du conseil prennent connaissance du compte rendu de la séance du 8 avril 2025, qui leur a été transmis en amont pour lecture. M. le Président invite les élus à formuler d'éventuelles remarques ou corrections. Aucun changement n'est demandé et le procès-verbal est soumis au vote. Il est approuvé à l'unanimité, validant ainsi les décisions prises lors de la précédente réunion.

Ce procès-verbal sera signé par M. le Président et par Mme Sylvie Mermillod, secrétaire du conseil.

M. le Président propose que le vote des délibérations se fasse à main levée.

L'ensemble des membres est d'accord. Il est également proposé que les délibérations ainsi que le procès-verbal de la séance soient signés par Mme Sylvie Mermillod, secrétaire de séance.

&&&

### **19 heures : Présentation par l'agence Ecomobilité du plan d'actions du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) du Pays de Cruseilles**



M. le Président invite Mme Charlotte Boettner à présenter le point concernant le plan de mobilité simplifiée (PDMS).

M. le Président rappelle que la collectivité est accompagnée par l'Agence Ecomobilité pour l'élaboration du PDMS.

Un diagnostic a été présenté en décembre.

La séance de ce jour est consacrée à la proposition de plan d'actions,

La parole est donnée à Mme Imen Benazzouz, responsable du Pôle Études à l'Agence Écomobilité, qui présente les éléments clés du diagnostic territorial ainsi que les axes d'action préconisés.

Le périmètre de l'étude couvre l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles, caractérisé par une gouvernance partagée selon les modes de transport (transport urbain, scolaire, mobilité active, covoiturage, etc.).

#### **Les principaux constats du diagnostic**

- Le territoire se caractérise par une forte motorisation, avec en moyenne 1,8 voiture par ménage, traduisant une dépendance marquée à l'usage de la voiture individuelle, notamment faute d'offre de transports collectifs suffisante
- La majorité des déplacements s'effectuent en voiture (61 %), tandis que 32 % sont réalisés à pied. Les transports en commun restent peu utilisés (6 %), tout comme les deux-roues motorisés (1 %).
- Les habitants parcourent en moyenne 27,7 km par jour, pour un temps de déplacement quotidien estimé à 78 minutes.
- Les flux pendulaires se concentrent principalement vers Genève (plus de 3 500 actifs) et le Grand Annecy (plus de 3 000 actifs), illustrant une forte attractivité de ces deux pôles. Outre les trajets professionnels, les déplacements sont motivés par des besoins en achats, de loisirs et d'accès aux services notamment de santé.

Le territoire de la CCPC est traversé par un axe routier principal (D1201) qui joue un rôle central dans la desserte du territoire, tant pour les déplacements internes que pour les trajets pendulaires vers les grands pôles d'emploi. Il est fortement emprunté, avec une congestion régulière et parfois marquée aux heures de pointe du matin et du soir, impactant la fluidité des déplacements quotidiens.

Une étude menée à partir de cartes de charge "origine-destination", permet de visualiser la densité du trafic et ses variations horaires. Ces cartes utilisent un code couleur pour indiquer le niveau de congestion : (page 8 du powerpoint)

- Vert : circulation fluide, sans ralentissement notable,
- Jaune : présence de ralentissements modérés, notamment en approche des pôles urbains,
- Rouge : saturation du trafic, traduisant une dégradation significative des conditions de circulation.

Cette analyse met en évidence des zones sensibles, notamment sur les axes menant à Genève, où le trafic atteint des seuils critiques aux heures de pointe.

Aujourd'hui, l'offre de transports en commun est représentée par la ligne régionale 272, qui relie Annecy à Genève. Le fonctionnement de cette ligne en mode cabotage ne répond pas aux besoins locaux : nombreux arrêts, tarification et le système de billetterie embarquée peu adaptés (absence de solution) simple type carte interopérable, qui engendrent des délais de prise en charge des passagers, congestion de la D1201, fréquents retards,

Ce fonctionnement limite fortement son efficacité et empêche une desserte optimale de l'ensemble du territoire.

À cela s'ajoutent des horaires inadaptés et un manque de fréquence, ce qui rend cette ligne peu pratique, notamment pour les trajets domicile-travail.

En ce qui concerne le covoiturage, même s'il est pratiqué, il reste peu structuré : il existe très peu de points de rencontre formels sur le territoire. Les trajets domicile-travail sont identifiés comme le levier principal pour développer ce mode de déplacement.

En résumé, l'analyse fait apparaître :

- Des congestions marquées de la D1201 axe de desserte majeure du territoire, aux heures de pointe, surtout en direction de la Suisse
- Une offre de transport en commun limitée et peu adaptée.
- Une forte dépendance à la voiture.
- Une demande croissante pour les mobilités actives, avec notamment le développement d'un axe structurant cyclable (la Véloroute des 5 Lacs portée par le Département et la Région). Une étude de maîtrise d'œuvre est actuellement en cours pour mettre en œuvre certaines liaisons inscrites au schéma directeur cyclable sur l'ensemble du territoire.

### **Trois scénarios envisagés pour améliorer l'offre**

Trois scénarios ont été étudiés dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) :

1. Scénario 1 : Consolider l'offre existante.
2. Scénario 2 : Développer l'offre de manière coordonnée avec les territoires voisins.
3. Scénario 3 (retenu) : Mettre en place une offre de mobilité alternative complète, cohérente et accessible à l'ensemble du territoire.

Le scénario 3 se décline en quatre axes majeurs :

1. Réduction de la place de la voiture individuelle
  - Déploiement de zones 20/30 km/h, en complément de l'existant.
  - Réorganisation et gestion du stationnement dans les centres-bourgs.
2. Mise en place d'une offre structurante et performante, notamment :
  - Création d'une nouvelle ligne entre Cruseilles, les Dronières et la gare de Groisy.
  - Mise en place de deux lignes directes à partir de Cruseilles : l'une vers Genève, l'autre vers Annecy.
  - Déploiement d'un service de transport à la demande (TAD).
  - Lancement de lignes de covoiturage structurées.

3. Utiliser l'ensemble des leviers de la mobilité partagée
  - Création de lignes de covoiturage dynamique
  - Renforcement et développement de parking de covoiturage et de P+R (parcs relais).
  - Déploiement d'un système d'autopartage sur le territoire.
4. Mobilités actives
  - Création de sections cyclables cohérentes sur tout le territoire.
  - Mise en œuvre des actions d'accompagnement du au schéma directeur cyclable

### **Apaiser les centres-bourgs**

Parmi les premières actions proposées figure l'apaisement des centres-bourgs. Cela passerait notamment par :

- La mise en place de zones 30, voire zones 20 dans certaines traversées de bourg.
- Le partage de la chaussée avec les modes actifs, notamment les cyclistes.

Ce type d'aménagement serait mis en œuvre à court terme (moins de 5 ans), par les communes et les gestionnaires de voirie. Il s'agit de mieux adapter l'espace public aux différents usages.

### **Gestion du stationnement**

Une politique de gestion du stationnement est également proposée, avec :

- Une hiérarchisation des usages : stationnement minute, zone bleue, stationnement de longue durée.
- Une identification précise des besoins : par exemple, différencier les automobilistes qui covoiturent, ceux qui viennent faire des achats rapides, ou ceux qui se rendent chez un professionnel de santé pour une durée plus longue.
- La mise en place de stationnements adaptés à ces usages différenciés, avec éventuellement une régulation horaire, mais sans systématiser le stationnement payant.

Ce dispositif permettrait aussi de soulager les abords de certains équipements comme les écoles, souvent localisées en centre-bourg, où le stationnement est aujourd'hui problématique.

### **Développement du maillage en transports collectifs**

Le deuxième grand axe concerne le développement d'un maillage structuré du territoire en transports en commun. Aujourd'hui, la ligne express 272 ne couvre qu'une partie du territoire, et reste peu fiable du fait de la congestion.

L'étude propose de structurer l'offre autour de trois lignes :

1. Une ligne 272 améliorée vers Genève.
2. Une ligne vers Annecy au départ de Cruseilles.
3. Une nouvelle ligne reliant Cruseilles, Les Dronières et la gare de Groisy, afin d'assurer une correspondance avec le Léman Express.

Les horaires et les cadencements envisagés des trois nouvelles lignes envisagées visent à améliorer la mobilité quotidienne de tous les types d'usagers, tout en optimisant les trajets, en desservant les pôles locaux et extérieurs.

#### **Ligne Cruseilles (Dronières) – Groisy (Gare)**

Concernant les liaisons ferroviaires, un travail est en cours pour améliorer la valorisation du Léman Express, notamment via la gare de Groisy. Actuellement, certains créneaux horaires restent peu fréquentés, mais l'objectif est de dynamiser la demande grâce à une communication ciblée et à une offre combinée bus + train.

Des discussions avec la Région visent à mettre en place une tarification unique permettant d'utiliser un seul billet pour le bus et le train, afin de simplifier le parcours usager.

Madame Christine Megevand interroge les intervenants sur l'absence de desserte du secteur du Mont Sion par la ligne reliant les Dronières à la gare de Groisy.

La gare de Groisy offre une correspondance optimale avec les trains à destination de Genève et Annecy, en raison de la fréquence élevée des trains et des courts intervalles entre les passages. Afin de garantir une correspondance fiable pour les usagers, il est essentiel que le bus respecte des horaires de trajet très précis, souvent à 2 ou 3 minutes près.

Des tests effectués en conditions réelles (heures de pointe, bus de 65 places, etc.) ont démontré qu'ajouter même un léger détour de 2 minutes compromettrait, dans 80 % des cas, la correspondance avec les trains.

Cela n'exclut toutefois pas la possibilité d'une desserte du Mont Sion à l'avenir : si la demande venait à augmenter, ou si des travaux ou réorganisations permettaient de gagner du temps ailleurs, une telle desserte pourrait être envisagée dans une version future du service.

Pour optimiser la desserte de Cruseilles et des Dronières, il est proposé de revoir les parcours pour éviter les bouchons à certains horaires (via les routes de Fesigny, du Suet et de l'Arthaz avec un arrêt « chef-lieu » route de l'Usine). Des ajustements peuvent être apportés selon les besoins spécifiques des usagers.

Les arrêts potentiels pour cette ligne incluent :

- Un arrêt à Fillière, au niveau du P+R, directement sur la D2 afin de gagner du temps de parcours, et à proximité du Campus de Groisy.
- Des arrêts à Cruseilles, notamment un nouveau à l'entrée pour desservir les commerces (Carrefour-Pharmacie), route du Salève et le Terminus aux Dronières.

Des ajustements supplémentaires sur le parcours, notamment au niveau de la gare et du campus de Groisy, sont également envisagés. L'idée serait de permettre une dépose directement en bas de la gare et de récupérer les passagers au moment de l'arrivée des trains. Certains arrêts devront être révisés pour les rendre plus efficaces, ces modifications sont considérées comme peu complexes à mettre en place.

Le financement de ces aménagements reviendrait en grande partie aux communes, tandis que certains éléments, comme les abris et les équipements de sécurité, pourraient être pris en charge par la Région.

M. Michel Vincent souligne l'importance de faciliter les déplacements pour ceux qui n'ont pas de moyens de transport ou qui se sont isolés en raison de leur situation, leur permettant ainsi d'accéder à des services essentiels comme la pharmacie ou de faire leurs courses. L'objectif est également de renforcer la connexion avec le Grand Annecy et d'améliorer l'offre de service public à la population. Cette ligne permettra non seulement de desservir les Maisons Familiales Rurales (MFR) et différents centres, mais elle sera aussi souvent utilisée par des personnes âgées, ce qui souligne son rôle crucial. L'objectif est de rendre la ligne plus pratique et attractive, pour tous les publics et usages.

En termes de tarifs, l'idée serait de proposer une solution simple et attractive, potentiellement via des abonnements annuels ou des solutions combinées avec des tarifs réduits pour les premiers mois afin de stimuler l'utilisation de la ligne. Ce service, en pleine réflexion, viserait à rendre les transports plus accessibles et adaptés aux besoins locaux, tout en favorisant la mobilité durable.

L'objectif est de mettre en place une expérimentation de la ligne Cruseilles – Gare de Groisy d'ici fin 2025, mais cette échéance reste soumise aux incertitudes du transfert de la compétence, vérifications de sa faisabilité, communication...

En ce qui concerne les usagers venant des Bornes pour utiliser les cars depuis les Dronières, des alternatives de stationnement sont actuellement en réflexion. Par exemple, on sait que le grand parking situé près du centre nautique est sous-utilisé en dehors de la saison estivale. Ce pourrait être une piste à explorer si la fréquentation évolue favorablement.

Ce développement de nouvelles lignes de transport collectif sur deux axes forts pourrait inclure la création de services de transport à la demande de rabattement vers ces offres et pour relier les zones excentrées de la CCPC aux pôles générateurs de trafic.

### **Intervention sur les parkings relais**

Concernant l'offre actuelle, l'objectif n'est pas de multiplier les parkings relais (P+R) à proximité immédiate de chaque gare. L'idée est plutôt de développer des pôles de rabattement en amont, notamment dans les zones les plus éloignées, afin d'éviter la saturation des abords des gares, où les places de stationnement sont déjà limitées.

Les P+R sont généralement situés à proximité des gares, mais dans certains cas, il peut être pertinent d'en créer davantage en amont des flux, dès lors qu'ils permettent une régulation efficace des flux automobiles.

L'objectif n'est donc pas d'ajouter un P+R supplémentaire à Groisy, mais plutôt d'optimiser l'existant.

Il est ainsi proposé de valoriser :

- Le P+R de Fillière, qui est saturé et doit être renforcé
- Le P+R de Mont Sion qui a une vocation de covoiturage
- La création éventuelle d'un nouveau parking de covoiturage et arrêt TC aux abords de l'échangeur de Copponex dont l'emplacement est encore à définir selon les flux et les opportunités foncières.

Dans le cadre de l'éventuelle création du demi échangeur vers Annecy à Copponex, l'aménagement d'un parking de voiturage voire d'un arrêt de transport collectif (pour les lignes Express Annecy – Genève) s'avérerait intéressant pour le Pays de Cruseilles.

Mais se pose les questions du financement et de la disponibilité du foncier. Certaines zones, comme celles au sud de la parcelle, seraient intéressantes, mais ce sont des zones agricoles. Des démarches doivent être entreprises pour vérifier la faisabilité de ces projets tout en préservant les espaces agricoles. L'idéal serait de profiter des travaux programmés pour 2028 pour intégrer ces infrastructures, évitant ainsi de devoir refaire les mêmes aménagements à court terme.

M. le Président propose que les trois principaux P+R identifiés soient hiérarchisés en fonction de leur utilité actuelle et potentielle. Cela permettrait de s'appuyer sur les résultats de l'étude pour peser dans les discussions avec la Région, l'État, ou encore les partenaires suisses, notamment Genève (dans le cadre des Services Express Régionaux Métropolitains – SERM).

Il souligne que le P+R de Fillière est aujourd'hui sous pression, avec de nombreux automobilistes contraints de se garer de manière anarchique en bord de route et dans les zones d'activités proches. Le Département a dû intervenir en interdisant le stationnement le long de la RD2, supprimant ainsi environ 30 places informelles, ce qui a généré une forte inquiétude chez les usagers.

Saturé et devant être conforté par les projets de lignes TC, l'agrandissement du P+R de Fillière est donc à privilégier dans les échanges avec les partenaires et financeurs afin de mieux répondre à la demande actuelle et future. C'est une priorité dans les actions de la CCPC : il est urgent de résoudre ces questions et de mettre en place une planification claire,

Ensuite, les autres P+R pourront être développés progressivement de manière complémentaire l'utilisation des transports en commun.

### **Intervention sur le covoiturage**

Le PDMS comprend aussi la mise en place d'un réseau de lignes covoiturage dynamique, afin d'offrir plus de flexibilité aux habitants, notamment dans les zones moins bien desservies par les transports en commun, en utilisant des bornes de signalisation pour faciliter l'interaction entre les conducteurs et passagers.

M. Michel Vincent précise que pour que ce système fonctionne, il est important d'avoir des transports collectifs en complément, comme des trains ou des bus. Si ces options ne sont pas disponibles, il est nécessaire d'avoir des solutions de secours pour éviter toute difficulté pour les usagers.

Pour promouvoir un système de covoiturage qui profite à tous, il existe une gratification pour les conducteurs qui s'engagent dans cette démarche. L'idée serait de l'étendre, non seulement aux personnes habitant dans ce secteur, mais aussi à celles qui, tout en vivant en dehors, travaillent sur ce territoire. Cela inclurait aussi des initiatives internes comme le covoiturage entre collègues.

Le but est de rendre ce système plus accessible à l'échelle locale. La collectivité soutient financièrement ces initiatives, en subventionnant les trajets de covoiturage et en mettant en place des infrastructures comme des bornes pour faciliter les échanges entre conducteurs et passagers. L'idée est de bien définir les emplacements de ces bornes et de planifier les trajets de manière optimale, afin de rendre ce service plus attractif et pratique pour les utilisateurs.

Il est donc proposé d'étudier la mise en place d'un dispositif de gratification pour le covoiturage. Il s'agit de prendre en charge une partie de la participation du passager versée au conducteur. L'étude porterait sur l'évaluation de sa pertinence (dans un contexte d'essoufflement de tels dispositifs particulièrement onéreux), mais également la rédaction du cahier des charges et l'organisation d'un marché public pour sélectionner les prestataires (plateforme de covoiturage).

### **Politique cyclable**

Le dernier axe du Plan de Mobilité Simplifié concerne la mise en œuvre des infrastructures cyclables. L'axe structurant Nord – Sud correspond à la Véloroute des 5 Lacs, projet porté par la Région et réalisé sur le périmètre de la CCPC par le Département.

La section Cruseilles – Le Mont Sion est déjà bien avancé en termes d'études, avec un démarrage des travaux espéré fin 2025 – début 2026. Concernant la section Cruseilles – Allonzier (route de Burgaz), une réunion politique est prévue en début d'été pour présenter les études de faisabilité.

En 2023, il a été décidé de lancer les études de faisabilité sur cinq itinéraires de rabattement vers cet axe structurant. Actuellement, trois d'entre eux sont en phase d'étude approfondie : un itinéraire reliant la route de Burgaz à Cuvat, pour se connecter à la 1201, et un autre pour relier le centre d'Allonzier la Caille à Groisy via le parking relais de Fillière et la traversée de Villy-le-Pelloux. Cette liaison comporte notamment une traversée de l'A41 nord à étudier avec le Grand Annecy et APRR.

Un comité de pilotage, réunissant les maires concernés, est prévu le 22 mai pour présenter les études d'avant-projet sommaire. Le budget estimé pour l'ensemble des aménagements est de 3 millions d'euros hors taxes. L'objectif est d'engager les premiers aménagements en 2026 selon les moyens financiers disponibles.

S'ajoute le déploiement de mesures d'accompagnement au développement de la pratique du vélo.

Il est prévu d'aménager des espaces de stationnement dans les centres urbains, notamment aux abords des équipements communautaires tels que les écoles et les sites touristiques. Cependant, il n'y a pas de financement prévu pour cette année.

La création d'un service de location de vélos libre-service, en particulier dans les centres urbains et au sein du PAE de la Caille pourrait être étudiée. Ce système de location inclurait des vélos classiques, des vélos à assistance électrique, et des locations à court ou long terme, ce qui pourrait être attractif pour certaines personnes.

Enfin, des actions de communication seront mises en place, comme la fête du vélo, pour sensibiliser davantage à l'utilisation de ces nouvelles infrastructures.

### **Synthèse du Plan de Mobilité Simplifié**

- Transports collectifs : Refonte de la ligne 272, création de la ligne Cruseilles-Groisy, extension de la ligne Sibra 21 vers Cuvat, et mise en place d'un service TAD (Transport à la Demande) sur l'ensemble du territoire.
- Mobilité partagée : Développement du covoiturage, création de stations d'autopartage et renforcement voire développement de parkings de covoiturage et relais.
- Mobilité cyclable : Création de la Véloroute des Lacs et des liaisons secondaires, déploiement de mesures d'accompagnement pour l'insertion du vélo sur le territoire de la CCPC.

Les investissements estimés pour les infrastructures cyclables s'élèvent à 3,5M€ HT.

En termes de fonctionnement de transport collectif, les coûts annuels sont estimés à 306 000 € pour la ligne vers Groisy, à 505 000 € pour la ligne P+R Fillière vers Genève, et à près d'1M€ pour la ligne Cruseilles - Annecy. Ces coûts de fonctionnement sont élevés et ne peuvent être entièrement assumés par la collectivité sans l'aide de la Région.

### **Autres éléments d'échanges**

Coût de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié : 34 613 € HT financé à 50% par l'État (Fonds Vert mobilités rurales).

#### **Mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité Simplifié :**

La mise en œuvre des actions se fera de manière progressive, en fonction des priorités locales et des ressources disponibles.

Le développement de la mobilité durable (covoiturage, transports à la demande, vélo, etc.) doit être abordé de manière pragmatique, en fonction des ressources et des capacités de chaque collectivité. Le PDMS traite des enjeux de mobilités à l'échelle du territoire. Il propose néanmoins des actions qui demeurent locales et de la compétence des communes et des gestionnaires de voirie notamment dans le cadre de la limitation de la place de la voiture dans les bourgs et villages (cheminement piétons, zones 20 ou 30 km/h, gestion du stationnement...)

#### **Transfert de la compétence Mobilité à la Région**

A ce jour, la CC Pays de Cruseilles n'a pas les ressources financières de mettre en œuvre la majeure partie des actions proposées seule. Le transfert de la compétence de la mobilité à la Région revêt donc une importance et un caractère prioritaire pour apporter concrètement des réponses aux enjeux de mobilité du territoire est en cours.

Le PDMS servira de base à l'élaboration de la **convention de partenariat entre la Région et la CCPC** ; convention qui précisera les différentes actions à engager, les rôles techniques et les apports financiers de chacun des partenaires. Cette convention représente une véritable feuille de route structurante en matière de projets de mobilité.

Actuellement, l'action prioritaire est de transférer la compétence Mobilité à la Région. Les élus proposent de continuer à faire pression politiquement sur ce dossier pour obtenir une résolution rapide. Les parlementaires, les élus locaux, ainsi que les différents acteurs du territoire, doivent s'unir pour faire avancer ce projet et répondre aux attentes des usagers.

Un sentiment de frustration est présent parmi les élus qui regrettent la lenteur des démarches, surtout lorsqu'il s'agit d'obtenir des résultats visibles pendant ce mandat. Le contexte, l'organisation, la complexité administrative et le coût de des actions de mobilités notamment en termes de transports collectifs expliquent en partie ces délais et cette déception mais il est difficile de passer outre malgré une forte volonté d'apporter des réponses concrètes aux usagers.

Le plan de mobilité simplifié constitue un outil stratégique pour guider les actions futures, et il reste à être approuvé en l'état, mais chaque action relevant de la CC Pays de Cruseilles sera validée au fur et à mesure en fonction de son budget et de son impact.

### Divers

#### **Organisation du Défi des écoliers**

- Depuis trois ans, le programme *Savoir rouler à vélo* est mis en place dans les écoles (près de 700 élèves formés en 3 ans).
- Cette année, un défi supplémentaire a été lancé pour sensibiliser et inciter les enfants et les parents aux modes alternatifs actifs et partagés, à l'usage individuel de la voiture, pour les trajets quotidiens. Un challenge inter école est organisé le jour du Défi où les élèves sont invités à venir à l'école autrement (à pied, à vélo, en transports en commun, etc.).
- 10 écoles du territoire se sont inscrites au défi, représentant environ 1700 élèves sur 72 classes.
- Les dates prévues pour cet événement sont le 6 juin et le 13 juin, avec des animations dès le mois de mai.
- 39 animations seront réalisées, touchant environ 900 à 1000 élèves.
- Des récompenses seront proposées aux écoles pour encourager les déplacements durables, comme des bons d'achat ou du matériel lié au vélo.

M. le Président remercie chaleureusement les agents de l'agence Eco-mobilité pour leur intervention.

&&&

### COMMANDE PUBLIQUE

#### **1. AUTORISATION DE SIGNATURE ANTICIPEE DU MARCHE RELATIF A L'ACQUISITION DE FOURNITURES ET PETITS MATERIELS ADMINISTRATIFS ET SCOLAIRES, votée à l'unanimité**

M. Hicham Bouguerra prend la parole.

Ce marché fait suite à une recommandation de la Chambre régionale des comptes (CRC). Il s'agit du tout premier marché de ce type lancé par la CCPC, puisqu'aucune procédure similaire n'avait été engagée jusqu'à présent.

Un travail important a été mené en interne par les services ; les délais étant serrés, il a fallu avancer rapidement, à la fois pour répondre aux recommandations de la CRC et pour respecter les échéances administratives.

Aujourd'hui, le marché est en cours de procédure d'appel d'offres. Afin de respecter les délais de notification et d'éviter tout blocage dans l'approvisionnement des services et des écoles, une autorisation de signature anticipée est demandée.

Il est important de souligner que ce marché est accueilli de manière mitigée par certains enseignants, qui avaient leurs habitudes d'achat auprès de fournisseurs locaux, comme les librairies de proximité. Cela soulève des interrogations, notamment en ce qui concerne l'impact pour les commerces locaux. Des explications sont régulièrement apportées lors des réunions avec les équipes pédagogiques, car ce changement suscite encore beaucoup de questions.

Néanmoins, cette mise en conformité avec les recommandations de la CRC est incontournable. La procédure engagée répond à une obligation légale.

Il expose qu'une consultation en procédure formalisée a été lancée, en application des articles L. 2123-1 1°, R.2123-1 1°, R.2123-4 et R.2123-5, afin de choisir les entreprises qui assureront l'approvisionnement de fournitures et petits matériels administratifs et scolaires pour l'ensemble des services de la CCPC.

L'Avis d'Appel Public à la Concurrence a été publié le 16 mars 2025 sur le profil acheteur de la CCPC (Mp74) et au bulletin Officiel des Annonces de Marchés Publics (BOAMP), le 17 mars 2025 au Journal Officiel de l'Union Européenne (JOUE). Le délai de validité des offres est fixé à 4 mois à compter de la date limite de réception des offres prévue le 15 avril 2025.

Le marché est passé sous la forme d'un accord cadre à bon de commande mono attributaire, pour une durée d'une année renouvelable 3 fois par tacite reconduction. La durée maximale du contrat, toutes périodes confondues, est de 4 ans.

Le marché est décomposé en cinq lots :

Lot	Intitulé	Montant minimum annuel en € HT	Montant maximum annuel en € HT
01	Fournitures administratives	3 000	15 000
02	Fournitures scolaires	15 000	60 000
03	Fournitures pour travaux manuels et loisirs créatifs	15 000	60 000
04	Ouvrages et manuels scolaires	5 000	50 000
05	Fournitures et matériels ludiques et pédagogiques	4 000	40 000

2. AUTORISATION DE SIGNATURE ANTICIPEE DU MARCHE D'EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES INSTALLATIONS DE CHAUFFAGE, DE RAFRAICHISSEMENT ET DE CLIMATISATION, DE VENTILATION ET D'EAU CHAUDE SANITAIRE DES BATIMENTS INTERCOMMUNAUX AINSI QUE LE TRAITEMENT DES EAUX DE BAINADE ET LES GTC/GTB « CONTRAT DE TYPE P2 + P3 TRANSPARENT + P3R TRAVAUX PROGRAMMES », **votée à l'unanimité**

M. le Président expose qu'une consultation en procédure formalisée a été lancée, en application des articles L. 2123-1 1°, R.2123-1 1°, R.2123-4 et R.2123-5, afin de choisir les entreprises qui assureront l'exploitation et la maintenance des installations de chauffage, de rafraîchissement et de climatisation, de ventilation et d'eau chaude sanitaire des bâtiments intercommunaux ainsi que le traitement des eaux de baignade et les GTC/GTB « Contrat de type P2 + P3 transparent + P3R travaux programmés ».

L'Avis d'Appel Public à la Concurrence a été envoyé à la publication le 10 avril 2025 sur le profil acheteur de la CCPC (Mp74), au Bulletin Officiel des Annonces de Marchés Publics (BOAMP) et au Journal officiel de l'Union Européenne (JOUE). Le délai de validité des offres est fixé à 4 mois à compter de la date limite de réception des offres prévue le 16 mai 2025.

Il est précisé que le marché sera passé pour une première période de 12 mois qui débute le 01 juillet 2025.

A l'issue de cette période, il est tacitement reconduit, sauf décision de la Personne Publique, pour une nouvelle période de 12 mois, et ce quatre fois de suite, sans que la durée totale du marché ne puisse excéder 60 mois.

Le marché est décomposé en quatre lots :

- lot n°1 : chaufferies, rafraichissement, climatisation et eau chaude sanitaire
- lot n°2 : ventilation et traitement d'air
- lot n°3 : traitement d'eau de baignade des piscines
- lot n°4 : GTB GTC

## **PISCINE**

### **3. APPROBATION DU REGLEMENT INTERIEUR DU CENTRE NAUTIQUE BERNARD PELLARIN ET DE LA PERIODE D'OUVERTURE DE LA SAISON 2025 votée à l'unanimité**

M. Philippe Clerjon rappelle que la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles est propriétaire et gestionnaire du centre nautique Bernard Pellarin situé sur la Commune de Cruseilles.

Suite à des modifications mineures des règles de discipline, d'hygiène et de sécurité à observer au sein de l'équipement (modification des articles 13 et 21), il y a lieu d'approuver le règlement intérieur du centre nautique dont l'approbation relève du Conseil communautaire.

Ces modifications, bien que mineures sur le fond, ont suscité des réactions, notamment autour de la question du topless. Une polémique a brièvement agité les réseaux sociaux, mais il s'agissait surtout d'un malentendu.

Il est important de rappeler que ce règlement vise simplement à préserver un bon fonctionnement du centre nautique, dans le respect de chacun.

M. le Président propose également de fixer la période d'ouverture du centre nautique pour la saison 2025 de la façon suivante : **du 19.05.2025 au 31.08.2025.**

## **TRANSPORTS SCOLAIRES**

### **4. AVENANT N°7 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE L'ORGANISATION ET DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS SCOLAIRES, votée à l'unanimité**

Mme Sylvie Mermillod rappelle qu'il s'agit d'un simple avenant à une convention existante, conclue avec la Région, dans le cadre de la délégation de l'organisation des transports scolaires.

Cet avenant vise uniquement à prolonger la durée de la convention actuelle.

Il n'y pas de changement de fond ni d'éléments nouveaux sur le contenu de la convention.

Le présent avenant a pour objet de prolonger d'un an la durée de la convention relative à la délégation de l'organisation et du financement des transports scolaires, désormais étendue jusqu'au 31 août 2026.

### **5. AVENANT N°1 A LA CONVENTION FINANCIERE RELATIVE A LA SECURISATION ET L'ACCESSIBILITE DE L'ARRET DE CAR « PONT DE LA CAILLE » A CRUSEILLES, votée à l'unanimité**

Mme Sylvie Mermillod prend la parole.

Les travaux d'aménagement pour la sécurisation et l'accessibilité de l'arrêt de car « Pont de la Caille » à Cruseilles, d'un montant estimé de 2 390 401 € a fait l'objet d'une convention de financement conclue en 2020 entre le Département et la Région.

La participation financière de la Région était estimée à 16 666.67 € HT.

Par avenant n°1 à cette convention, les travaux d'agrandissement du quai initial demandés pas la Région, ont été intégrés, ce qui représente un coût supplémentaire de 1 461.87 € HT, pris en charge à 100% par la Région.

La part « Région » dans la ligne « Maitrise d'œuvre, contrôles et prix généraux », calculée au prorata du montant des travaux pour chaque contractant, omise dans le plan de financement de la convention initiale, représente un montant de 2 138.95 € HT.

Le présent avenant a pour objet de prendre en compte l'actualisation du coût du projet initial basé sur le plan de financement estimatif du Département (convention initiale) tout en intégrant la ligne « Maîtrise d'œuvre, contrôles et prix généraux ».

Le montant des travaux intégré à la convention initiale de financement du projet d'arrêt « Pont de la Caille » à Cruseilles, présenté en commission permanente du 24 août 2020, était basé sur les conditions d'études. La participation financière de la Région était de 16 666.67 € HT.

A la suite de l'étude réalisée par le coordinateur de sécurité du chantier, il s'est avéré que la largeur du quai d'attente dans le sens Annecy-Cruseilles devait être augmentée afin de correspondre aux prescriptions du schéma départemental d'accessibilité.

Le coût de ces travaux est de 1 461.87 € HT.

Ces travaux étant rendus nécessaires par la demande du coordinateur de sécurité missionné par le Département et validés par la Région, leur prise en charge financière est à hauteur de 100%, dans la stricte limite des dépenses éligibles.

De plus, le tableau du plan de financement proposé n'incluait pas la part de la Région au financement du poste prix généraux sur la ligne « Maitrise d'œuvre, contrôles ».

Ce poste est calculé au prorata du montant des travaux pour chaque contractant, soit un montant de 2 138.95 € HT pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Le montant de la participation financière de la Région aux travaux d'aménagement de l'arrêt « Pont de la Caille » dans sens Annecy-Cruseilles à Cruseilles est porté à 20 267.49 € HT.

Le montant du présent avenant est donc de 3 600.82 € HT.

#### 6. FRAIS DE PARTICIPATION DES FAMILLES A L'ORGANISATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES POUR L'ANNEE 2025/2026, **votée à l'unanimité**

Comme évoqué en bureau, Mme Sylvie Mermillod rappelle qu'une uniformisation du coût des cartes de transport scolaire a été mise en place. La bonne nouvelle, c'est qu'une gratuité obligatoire est désormais instaurée pour les élèves des écoles élémentaires.

Pour ce qui est des collèges et lycées, la participation est harmonisée, mais reste à la charge des familles ou éventuellement cofinancée par les collectivités selon les cas.

Elle rappelle que la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles, est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Comme le spécifie la délibération n°2021-18 du 23 mars 2021, elle a fait le choix de laisser la gestion des lignes scolaires à la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui délègue ensuite une partie aux service intercommunaux, notamment les inscriptions et la gestion opérationnelle quotidienne. Ces modalités de délégation sont définies dans la convention de délégation de l'organisation et du financement des transports scolaires passée entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles.

Aussi, la CCPC assure les missions suivantes :

- L'organisation des services de transports scolaires ;
- Le contrôle des circuits spécialisés ;
- L'administration et la gestion de la demande de transport sur les circuits spéciaux et services réguliers.

En fonction des critères d'éligibilité fixés par le Règlement Régional des Transports Scolaires, la Région Auvergne-Rhône-Alpes verse les subventions correspondantes à la collectivité.

### Cas particuliers :

Concernant les enfants « non ayants-droit », qui ne remplissent pas les critères d'accessibilité fixés par le règlement régional et qui ne peuvent donc pas s'inscrire aux transports scolaires mais qui ont la nécessité d'emprunter les adaptations scolaires de la ligne régulière 272 Annecy-Genève ou un circuit spécialisé pour rejoindre leur établissement scolaire, les services décrits ci-dessous seront proposés par la CCPC :

- Pour toute demande concernant les adaptations scolaires ou la ligne régulière 272 Annecy-Genève, lignes gérées directement par la Région : les élèves seront dirigés vers l'antenne régionale des transports d'Annecy et la société exploitant la ligne régulière qui leur proposeront le dispositif « Carte Décllic' »,
- Pour les demandes concernant un circuit spécialisé : les élèves seront pris en charge par la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles dans la limite des places disponibles dans le véhicule mis à disposition et par ordre d'arrivée des inscriptions.

Enfin, pour les élèves ne disposant pas d'un service de transport collectif et domiciliés à plus de 3 Km (chemin piétonnier) de leur établissement ou d'un point d'arrêt (à condition d'être inscrit sur service spécial, ligne régulière routière ou ferroviaire), le versement d'une **allocation individuelle au transport (AIT)** peut être versée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes aux parents des élèves scolarisés du cours préparatoire à la terminale.

La demande d'AIT est du ressort de la Région. La CCPC donne uniquement un avis technique sur le dossier. Chaque année au printemps, une communication est réalisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes auprès des collèges, lycées, et mairies.

Les formulaires sont également disponibles sur le site internet de la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles et dans ses locaux administratifs.

La Région propose de fixer le montant de la participation des familles pour l'année 2025/2026, dont la période d'inscription débutera courant mai, de la manière qui suit :

### **PARTICIPATION FINANCIERE DES FAMILLES**

Les élèves ayants droit qui fréquentent une école élémentaire bénéficient de la gratuité des transports scolaires régionaux. Ils doivent toutefois s'inscrire obligatoirement aux transports scolaires. Pour les élèves ayants droit qui fréquentent un établissement du second degré (collège, lycée), le montant de la participation familiale est fixé à 120 € par élève pour l'année scolaire 2025-2026, sans distinction de régime (interne, demi-pensionnaire ou externe).

Pour les élèves non ayants droits scolarisés de l'élémentaire à la terminale, le montant de la participation familiale est fixé à 225 € par élève pour l'année scolaire 2025-2026, sans distinction de régime (interne, demi-pensionnaire ou externe).

A compter du 20 juillet, une majoration forfaitaire de 30 € par dossier est appliquée pour tous les usagers scolaires (ayants droit ou non-ayants droit) sauf affectation tardive, déménagement, raison médicale, ou saisonniers sous réserve de justificatif.

Une réduction tarifaire s'applique pour les familles nombreuses selon les modalités suivantes :

- -50 % du tarif ayant droit pour le troisième enfant bénéficiant d'un abonnement scolaire payant ayant droit ou non ayant droit,
- gratuité à partir du 4ème enfant et le(s) suivant(s) bénéficiant d'un abonnement scolaire payant ayant droit ou non ayant droit.

Pour l'application de cette réduction tarifaire, les enfants bénéficiant de la gratuité des transports scolaires ne sont pas pris en compte.

Une réduction tarifaire s'applique également pour les élèves de parents saisonniers, rentrant dans le cadre de l'article 1.2.9 du chapitre I du règlement des transports scolaires, selon les modalités suivantes :

- 50 % du tarif ayant droit ou non ayant droit selon la situation de l'élève

### **MODALITES DE PAIEMENT**

La participation familiale est payable pour une année complète, selon les modalités de paiement suivantes :

- soit en une fois en ligne par carte bancaire dès la validation de leur inscription ;
- soit en chèque à l'ordre du trésor public
- soit en espèces avec l'appoint

Si une inscription n'a donné lieu à aucun paiement avant les vacances de la Toussaint, celle-ci sera annulée.

L'inscription ne pourra être validée et le titre de transport ne pourra être délivré que si le règlement a intégralement été effectué.

Si une créance subsiste, celle-ci sera considérée comme impayée et transmise auprès de la Direction Générale des Finances Publiques pour recouvrement.

### **INSCRIPTION EN COURS D'ANNEE**

En cas d'inscription en cours d'année scolaire (après la rentrée scolaire), le tarif annuel ayant droit ou non-ayant droit est applicable sans proratisation en cas de déménagement, raison médicale ou changement de scolarité.

Dans ces derniers cas, la majoration de 30 € ne s'applique pas et la participation familiale se calcule comme suit :

- la totalité du tarif annuel si l'inscription est réalisée avant le 31 décembre ;
- 2/3 du tarif annuel si l'inscription est réalisée entre le 1er janvier et le 31 mars ;
- 1/3 du tarif annuel si l'inscription est réalisée à compter du 1er avril.

### **ANNULATION D'INSCRIPTION EN COURS D'ANNEE**

Lorsque l'élève n'a plus besoin de sa carte de transport scolaire, il doit impérativement avertir la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles ou La Région, et lui restituer le titre papier dans les plus brefs délais.

Dans le cas où le titre scolaire papier n'est pas restitué, une pénalité financière de 1000€ pourra être appliquée.

#### **Annulation avant le 30 septembre :**

En cas de non-utilisation de l'abonnement scolaire annuel ou de renoncement au droit au transport en cours d'année, le montant de la participation familiale des ayants droit et non ayants droit sera annulé dans tous les cas si la demande est formulée avant le 30 septembre 2025.

Dans le cas où un paiement a été encaissé, un remboursement intégral sera effectué :

- sur demande d'annulation écrite reçue avant le 30 septembre ;
- sous réserve du renvoi de la carte de transport scolaire

#### **Annulation après le 30 septembre :**

La participation familiale des ayants droit et non-ayants droit est due en totalité (même en cas de problèmes ponctuels d'exploitation relevant de la responsabilité des transporteurs) si la demande est formulée après le 30 septembre, sauf dans le cas de déménagement, raison médicale, changement de scolarité.

Dans ces derniers cas, le montant remboursé (hors frais de majoration) se calcule comme suit :

- 2/3 du tarif annuel si la demande d'annulation est réalisée entre le 1er octobre et le 31 décembre ;
- 1/3 du tarif annuel si la demande d'annulation est réalisée entre le 1er janvier et le 31 mars ;
- A compter du 1er avril, le tarif annuel est intégralement dû et ne donne pas lieu à un remboursement.

Les remboursements ne sont validés que sous réserve de l'envoi d'un justificatif du changement de situation et de la carte de transport scolaire au format papier, dans un délai de 1 mois après la date du changement de situation.

### **DUPLICATAS**

Quelle que soit la cause de la perte du titre de transport, celle-ci donnera lieu à la production d'un duplicata payant (prix de la carte et des frais de gestion).

L'élève ou son représentant légal doit effectuer la demande et le paiement du duplicata en ligne sur le site la Région vous transporte ou à défaut demander auprès de l'antenne régionale des transports ou de son Autorité organisatrice de second rang un imprimé de « demande de duplicata ».

Le duplicata est payable en une fois pour un montant de 15 €.  
Chaque carte perdue fait l'objet d'une demande de duplicata payante.

### **CAS PARTICULIER DES ELEVES EN GARDE ALTERNÉE DONT LES RESPONSABLES LEGAUX N'HABITENT PAS LE MEME TERRITOIRE :**

En cas de garde alternée et si les responsables légaux de l'élève n'habitent pas le même territoire, l'inscription doit se faire sur chaque territoire.

Dans le cas où l'autre responsable légal habite sur un territoire géré directement par l'AOM, soit la Région ou sur le territoire des « Autorités Organisatrices de second rang » listées ci-après, les frais de gestion seront appliqués uniquement par un des deux territoires.

- Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy
- Communauté de Communes Usses et Rhône
- Communauté de Communes Fier et Usses
- Communauté de Communes de la Vallée Verte
- Communauté de Communes du Haut-Chablais
- Communauté de Communes du Pays de Mont-Blanc
- Syndicat Intercommunal à vocation multiple du Haut-Giffre
- Communauté de Communes des Vallées de Thônes

Dans le cas où l'autre responsable légal habite les territoires listés ci-après et appelés « Ressort Territoriaux », les frais de gestion seront appliqués par les deux territoires.

- Grand Annecy Agglomération
- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie
- Communauté de Communes du Genevois
- Thonon Agglomération
- Annemasse les Voirons Agglomération
- Syndicat Mixte des Quatre Communauté de Communes
- Communauté de Communes Cluses Arve et Montagne
- Communauté de Communes Pays d'Evian Vallée d'Abondance
- Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix

## **TRANSPORT DES CORRESPONDANTS ETRANGERS :**

Dans le cas où les correspondants doivent emprunter un circuit spécialisé :

- Les correspondants seront pris en charge dans les cars du transport scolaire dans la limite des places disponibles. Une autorisation provisoire de transport signée par le Vice-Président en charge des transports scolaires leur sera transmise par mail.

Dans le cas où les correspondants doivent emprunter une adaptation scolaire ou la ligne régulière 272 :

- A chaque rentrée scolaire le service transports scolaires demandera l'accord des transporteurs pour le transport à titre gratuit des correspondants. Une autorisation provisoire de transport signée par le Vice-Président en charge des transports scolaires leur sera transmise par mail.

## **AUTORISATIONS PROVISOIRES DE TRANSPORT :**

Des autorisations provisoires de transports pourront être accordées au cas par cas et signées par le Vice-Président en charge des transports scolaires.

## **MOBILITE**

### **7. APPROBATION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE, votée à l'unanimité**

Mme Charlotte Boettner prend la parole.

La Loi LOM, CC Pays de Cruseilles a pris la compétence Mobilité, offre la possibilité aux autorités organisatrice de la mobilité d'élaborer un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS). Il s'agit pour le territoire de se doter d'une véritable stratégie et d'un programme d'actions en matière de mobilité afin de répondre aux enjeux de déplacement et aux besoins de la population.

La CC Pays de Cruseilles a ainsi engagé l'élaboration de son plan de mobilité simplifié au printemps 2024, avec l'appui de l'Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc.

Une première phase de diagnostic a permis de définir plusieurs scénarios de développement et d'orientations permettant dans un second temps d'élaborer le programme d'actions représentant des solutions de mobilités pour le territoire en termes de transports collectifs, de transports à la demande, de covoiturage, de modes actifs et d'actions complémentaires concourant aux mobilités alternatives.

La démarche a associé à chaque étape la commission Mobilité et été présentée en bureau communautaire. Une rencontre dédiée a également permis d'associer les collectivités voisines et les partenaires institutionnels et techniques à la réflexion.

Le programme d'actions proposé repose sur 4 axes d'intervention et 13 actions :

#### **Axe 1 - Offrir une accessibilité alternative routière au territoire**

- Action 1. Apaiser l'ensemble des centres-bourgs
- Action 2. Mettre en œuvre une politique de gestion de stationnement dans les principaux pôles
- Action 3. Etudier les opportunités de stationnements sur l'ensemble des bourgs

#### **Axe 2 - Mailler le territoire d'une offre de transport en commun structurante et performante**

- Action 4. Evolution de la ligne 272 : Création de lignes Cruseilles-Anancy et Cruseilles-Genève
- Action 5. Expérimentation d'une ligne Cruseilles – Groisy (gare)
- Action 6. Extension de la ligne Sibra 21 Meythet – Pringy vers Cuvat (mairie)
- Action 7. Création d'un service de transport à la demande sur le territoire (dont extension ponctuelle Proximité et Sibra à la demande)

### Axe 3 - Utiliser l'ensemble des leviers de la mobilité partagée

- Action 8. Mise en place de stations d'autopartage
- Action 9. Création de lignes de covoiturage dynamique
- Action 10. Création d'un parking de covoiturage - P+R et d'arrêts de TC à l'échangeur de Copponex
- Action 11. Etudier la pertinence d'un dispositif de gratification à la pratique de covoiturage

### Axe 4 - Développer les services autour des infrastructures cyclables (cf. schéma directeur cyclable)

- Action 12. Mise en œuvre de l'axe structurant véloroute des 5 lacs entre Allonzier-la-Caille et Saint Blaise
- Action 13. Mise en œuvre de liaisons secondaires préconisées dans le schéma directeur cyclable
- Action 14. Mise en œuvre de mesures d'accompagnement
  - o Action 14.1 Déploiement de stationnements cyclables (P+R, centre bourgs, équipements publics, sites touristiques ...)
  - o Action 14.2 Proposer un service de location vélos libre (Cruseilles, PAE de la Caille...)
  - o Action 14.3 Mise en place d'actions de communications et d'animations.

L'ensemble des actions repose sur des temporalités différentes et d'éventuels partenariats. Elles seront mises en œuvre en fonction de priorités et des moyens de la collectivité qui restent à définir. Elles constitueront également la base de la convention de partenariat en cas de transfert de la compétence Mobilité à la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

## **TRANSITION ECOLOGIQUE**

### **8. TRANSFERT DE LA COMPETENCE OPTIONNELLE « ECLAIRAGE PUBLIC » AU SYANE POUR LES INVESTISSEMENTS ET LA MAINTENANCE/ EXPLOITATION, votée à l'unanimité**

M. Jean-Marc Bouchet prend la parole

Le SYANE, Syndicat des Energies et de l'Aménagement Numérique de la Haute-Savoie, exerce la compétence optionnelle « Eclairage public ».

L'article 3.4 des statuts du SYANE précise l'objet et le contenu de cette compétence au titre de laquelle, le Syndicat exerce notamment les activités suivantes :

- Pour les deux options (Investissement) : Réalisation de travaux sur les installations d'éclairage public et, en particulier, les extensions, renforcements, renouvellements, rénovations, mises en conformité et améliorations diverses, ainsi que toutes les études générales ou spécifiques corrélatives à ces travaux et à leur réalisation, et toutes les actions visant à la performance énergétique et organisant la collecte des certificats d'économies d'énergie,
- Avec en complément pour l'option B (Exploitation - maintenance) : Maintenance et fonctionnement des installations d'éclairage public, comprenant l'entretien préventif et curatif, la gestion patrimoniale, et pouvant inclure, le cas échéant, l'achat d'électricité nécessaire à l'alimentation de ces installations.

La notion d'installations d'éclairage public s'entend notamment des installations permettant l'éclairage de la voirie et des espaces publics, l'éclairage des aires de jeux, parcs et jardins, ainsi que des prises d'illuminations, de la mise en valeur par la lumière des monuments et/ou bâtiments et des divers éclairages extérieurs ainsi que tous les accessoires de ces installations.

Lorsque ces installations accueillent un dispositif ou équipement communicant (tel que, par exemple, équipements de vidéoprotection, de signalisation routière lumineuse, d'information à la population, de recharge de véhicules électriques, etc.), l'exercice de la compétence par le Syndicat peut comprendre l'acquisition et/ou la gestion des dispositifs de raccordement de l'équipement communicant à l'installation d'éclairage public et des dispositifs ou équipements périphériques et terminaux, ainsi que des logiciels nécessaires au fonctionnement de tous ces dispositifs ou équipements communicants.

La compétence « Eclairage Public » peut s'exercer selon deux options, au choix des collectivités :

– **Option A : concerne l'investissement.**

Par dérogation à l'article L 1321-2 du CGCT, et conformément à l'article L 1321-9 du CGCT, la collectivité peut conserver la partie de la compétence relative aux travaux de maintenance sur le réseau d'éclairage public mis à disposition et dont elle est propriétaire.

– **Option B : concerne l'investissement et l'exploitation / maintenance.**

Les modalités et les conditions administratives, techniques et financières d'exercice de la compétence optionnelle « Eclairage Public », ont été communiquées à la collectivité.

M. Jean-Marc Bouchet souligne que cette initiative permettra non seulement de moderniser l'éclairage public, mais aussi de remplacer les anciennes sources lumineuses par des LED, dans le but d'améliorer l'efficacité énergétique et de se conformer aux normes actuelles.

Après plusieurs discussions avec les services techniques de la CCPC, notamment avec M. Jean-Michel Daviet, il semble que la solution la plus adaptée soit de choisir l'option B, qui consiste à confier à la fois l'investissement et la maintenance au syndicat. En effet, la CCPC manque des ressources nécessaires pour assurer une maintenance efficace du réseau. Cela fait environ un an et demi que la CCPC rencontre des difficultés à avancer dans ces travaux.

L'objectif est donc de déléguer cette compétence dès cette année, si cela est possible. Il est vrai que, pour certains devis liés à l'énergie ou autres, la CCPC manque de ressources internes. La gestion administrative des marchés, notamment, est largement externalisée.

M. Jean-Michel Daviet donne un exemple ; Bouygues sous-traite certaines interventions et la CCPC collabore directement avec eux. Si le Syane doit introduire un autre intermédiaire, cela pourrait compliquer la gestion. Un intermédiaire supplémentaire alourdirait la procédure, mais il peut être nécessaire en l'absence de ressources internes pour gérer ces tâches.

Dans les communes, il n'y a souvent pas de personnel dédié pour surveiller l'éclairage public ou gérer l'entretien quotidien. Bien que cela puisse être pris en charge par un adjoint, cela reste complexe sans un suivi permanent. Il est également important de signaler régulièrement les problèmes, par exemple chaque mois, pour s'assurer qu'ils sont bien traités, ce qui représente une charge importante, surtout si les contrats ne sont pas homogènes d'une commune à l'autre.

En outre, certains lampadaires qui étaient en panne n'ont pas été remplacés, ce qui constitue un véritable problème. Malheureusement, ce genre de situation se répète trop souvent, et il est impératif de veiller à ce que cela ne se produise plus.

En conclusion, il est essentiel de déléguer cette compétence de manière structurée pour garantir l'efficacité, réduire les coûts et simplifier la gestion. Les services de la CCPC doivent s'assurer que les délais de réparation et de remplacement des luminaires soient respectés, notamment pour les équipements en panne depuis trop longtemps.

## **SERVICES TECHNIQUES**

### **9. OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DEPARTEMENTAL – AMENAGEMENT D'UN POINT D'APPORT VOLONTAIRE (PAV) SUR LA RD 27 « CHEZ VIOLLET », votée à l'unanimité**

M. le Président indique que la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles envisage la réalisation de travaux d'aménagement d'un point d'apport volontaire, pour les ordures ménagères et le tri sélectif, le long de la RD 27, route de la Roche, au lieu-dit Chez Viollet, sur la commune de Villy-le-Bouveret.

Pour permettre la réalisation de cet aménagement, le Conseil Départemental donne son accord pour la mise à disposition d'un délaissé le long de la RD 27, au PR 14.460.

Pour ce faire, il est nécessaire de contractualiser cet accord, sous la forme d'une convention.

Cette convention a pour objet de :

- Définir les caractéristiques de l'ouvrage
- Affecter la maîtrise d'ouvrage
- Répartir les charges d'entretien et d'exploitation à la mise en service
- Préciser les garanties et responsabilités
- Indiquer la date de prise d'effet de la convention

M. Jean- Marc Bouchet rappelle qu'un container était initialement prévu pour cette opération, dans le cadre de l'aménagement des logements. Ce container devait être ajouté à celui déjà existant. Cependant, comme les travaux sont pris en charge par la commune, et que le terrain appartient au département, c'est ce dernier qui a exigé une délibération avec un accord et une convention tripartite entre la commune, la communauté de communes et le département.

Cela concerne donc l'installation d'un container supplémentaire sur un site déjà équipé.

### **10. CONVENTION DE PARTENARIAT ET DE PRESTATION AVEC LA MEDIATION DE L'EAU, votée à l'unanimité**

M. Jean-Michel Daviet prend la parole.

Il rappelle que la Médiation de l'eau, créée en octobre 2009, est un dispositif de médiation de la consommation qui permet de faciliter le règlement amiable des litiges de consommation se rapportant à l'exécution du service public de distribution d'eau et/ou d'assainissement des eaux usées, opposant un consommateur et son service d'eau ou d'assainissement situé en France Métropolitaine et Outre-Mer.

La convention a pour objet d'établir les engagements réciproques de la Médiation de l'eau et de la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles afin de permettre aux usagers de la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles de recourir aux services de la Médiation de l'eau et de préciser les conditions dans lesquelles les prestations sont rendues par la Médiation de l'eau.

Le Médiateur de l'eau satisfait aux exigences réglementaires et remplit les conditions prévues à l'article L.613-1 du code de la consommation et figure sur la liste des Médiateurs notifiée à la Commission Européenne par la Commission d'Evaluation et de Contrôle de la Médiation de la Consommation (CECMC).

Ainsi, le Médiateur de l'eau garantit au consommateur le respect de certains critères de qualité tels que : diligence, compétence, indépendance, impartialité, transparence, efficacité et équité.

En passant cette convention avec la Médiation de l'eau, la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles, responsable et gestionnaire du service public de l'eau et de l'assainissement sur les communes suivantes :

- Allonzier la Caille,
- Andilly,
- Cercier,
- Cernex,
- Copponex,
- Cruseilles,
- Cuvat,
- Menthonnex en Bornes,
- Saint Blaise,
- Le Sappey,
- Villy le Bouveret,
- Villy le Pelloux,
- Vovray en Bornes,

garanti à tout consommateur relevant du service, le recours à un dispositif de règlement amiable des litiges prévu par le code de la consommation.

La convention est conclue pour une durée indéterminée.

Pour l'année 2024 :

- ♦ Le nombre d'abonnés :
  - eau potable est de 9497,
  - assainissement collectif de 6974,
  - assainissement non collectif de 2523, soit un total de 9497 au 1<sup>er</sup> janvier 2024,
- ♦ Le montant de l'abonnement sera de 191.17 € euros,
- ♦ Le barème des prestations rendues applicables est annexé au présent dossier.

M. Jean-Michel Daviet précise que le consommateur peut saisir le médiateur en cas de problème, que ce soit pour un souci de qualité de service, un problème avec la facturation, ou autre. Le médiateur examine la recevabilité de la demande, et si elle est jugée recevable, il analyse les textes de loi et propose une solution amiable à la CCPC.

Ce système est utile pour la Collectivité car il permet de prévenir les conflits avec les abonnés, tout en assurant que les réponses apportées sont juridiquement correctes. Par exemple, nous avons une commission annuelle pour les dégrèvements liés aux surconsommations, et récemment, un abonné, qui a fréquemment droit à un dégrèvement, a interpellé le médiateur. Ce genre de situation permet à la CCPC d'éviter les litiges directs, car le médiateur, étant une personne compétente et bien informée, intervient pour nous aider à résoudre le problème.

## **ADMINISTRATION GENERALE**

### **11. DESIGNATION DE REPRESENTANTS ELECTION DES REPRESENTANTS DE LA CCPC AU COMITE SYNDICAL MIXTE DE L'ABATTOIR PUBLIC DE HAUTE SAVOIE, votée à l'unanimité**

M. le Président rappelle que face à la pérennité précaire de l'abattoir de Megève, dernier abattoir public de Haute-Savoie, le Département de la Haute-Savoie et la Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc ont uni leurs efforts, et mobilisé les EPCI, afin que le département se dote d'un service public d'abattoir performant, capable de répondre aux besoins et enjeux d'une agriculture de montagne fortement tournée vers l'élevage, aux attentes sociétales de consommer « local », de garantir des conditions d'abattage qui respectent le bien-être animal, notamment en réduisant les distances de transport des animaux, de disposer d'un outil aux normes sanitaires.

La création d'un abattoir public de proximité relève de l'intérêt général, en adéquation avec les besoins du territoire haut-savoyard. Ce nouvel abattoir sera positionné au centre du département de façon à être facilement accessible, d'une petite dimension (1 500 à 2 000 tonnes/an), multi-espèces, adapté aux exploitations agricoles désireuses de commercialiser des viandes en circuit court, et pouvant accueillir l'abattage rituel.

Pour la construction et l'exploitation de cet abattoir départemental, le Département de la Haute-Savoie a souhaité impliquer l'ensemble des EPCI à fiscalité propre dans le projet. Le portage élaboré conjointement conduit à la création d'un syndicat mixte. Celui-ci associera les Communautés de communes et les Communautés d'agglomération du département de Haute-Savoie, ainsi que le Département.

Par délibération n° 2023\_88 du 26 septembre 2023, le conseil communautaire a approuvé la création du syndicat mixte de l'abattoir public de Haute-Savoie,

L'article L5721-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT) dispose que les délégués peuvent être désignés parmi les conseillers municipaux des communes membres de la communauté de communes.

Il est donc proposé au conseil communautaire de procéder à la nouvelle élection, pour le reste de la mandature, d'un représentant titulaire et d'un représentant suppléant au comité syndical du syndicat mixte de l'abattoir public de Haute-Savoie.

Vu le projet de territoire 2020-2026 approuvé par délibération n° 2022\_38 du 26 avril 2022, et notamment sa fiche sur la mise en place d'une stratégie d'aménagement permettant de mieux organiser et de mieux réguler le développement du territoire

Vu la délibération n° 2024\_74 du 24 septembre 2024 portant modification des statuts de la communauté de communes du pays de cruseilles, et ses statuts dont l'article 7 dispose que le Syndicat mixte ouvert est administré par un comité syndicat comprenant notamment 1 délégué de la CCPC qui peut également désigner 1 suppléant. En cas d'absence ou d'empêchement du suppléant, le délégué titulaire peut remettre un pouvoir à un autre délégué titulaire.

Il est décidé d'élire au comité syndical du Syndicat mixte de l'abattoir public de Haute-Savoie, au scrutin uninominal à la majorité absolue au premier tour :

- M. Jean-Marc BOUCHET en qualité de titulaire
- M. Xavier BRAND en qualité de suppléant

## 12. DEBAT SUR LE RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES ARRETEES PAR LA CHAMBRE DES COMPTES SUR LA GESTION DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE CRUSEILLES, **PREND ACTE**

M. le Président expose que la chambre régionale des comptes a procédé, dans le cadre de son programme de travail, à l'examen de la gestion de la CCPC à compter de l'exercice 2019 et suivants.

Le contrôle s'est inscrit dans le cadre d'une enquête régionale relative à la qualité de l'accueil des élèves dans les écoles primaires publiques, inscrites au programme 2024 de la chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes.

Le contrôle a été engagé pour la CCPC, par lettre du 10 avril 2024, adressée à M. Xavier BRAND, président en fonction, ainsi qu'à M. Jean-Michel COMBET, son prédécesseur.

L'entretien de fin de contrôle prévu par l'article L. 243-1 du code des juridictions financières a eu lieu pour la CCPC le 11 septembre 2024 avec M. BRAND et le 20 septembre 2024 avec M. COMBET.

Le 19 novembre 2024, un rapport d'observations provisoires relatif à la gestion de la CCPC et des communes de Cruseilles, Copponex et Vovray-en-Bornes a été communiqué pour les exercices 2019 et suivants. Le délai de contradiction prévu par le code des juridictions financières est écoulé.

Le 4 avril 2025, la Chambre Régionale des Comptes a transmis le rapport comportant les observations définitives et la réponse de la CCPC.

La CCPC doit l'inscrire à l'ordre du jour de sa plus proche réunion dans le délai de deux mois suivant sa communication par la chambre, au cours de laquelle il donnera lieu à débat, comme pour les communes de Cruseilles, Copponex et Vovray-en-Bornes.

En application des dispositions de l'article R.243-17 du code des juridictions financières, le rapport d'observations et la réponse jointe sont transmis au préfet ainsi qu'au directeur départemental des finances publiques.

L'article L243-9 du code des juridictions financières dispose que « dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'assemblée délibérante, l'ordonnateur de la collectivité territoriale ou le président de l'EPCI à fiscalité propre présente, dans un rapport devant cette même assemblée, les actions qu'il a entreprises à la suite des observations de la Chambre Régionale des Comptes ».

Pour rappel, le rapport de la CRC présente deux recommandations concernant la CCPC :

- Recommandation n°1 : conclure un marché pour les fournitures scolaires
- Recommandation n°4 : mettre en œuvre la procédure des autorisations de programme (AP) et crédits de paiement (CP).

## Questions diverses

### ❖ LE BUDGET VERT

Mme Lydie Wamin prend la parole.

Pour l'année en cours, cet exercice concerne exclusivement le Budget Général, à l'exclusion des budgets annexes, qui ne seront intégrés au dispositif qu'à partir de l'exercice 2025.

Par ailleurs, seules les dépenses d'investissement sont prises en compte dans ce cadre. Ainsi, 233 lignes budgétaires relevant du Budget Général ont été traitées.

Seul l'Axe 1 « Atténuation du changement climatique » est à compléter pour le compte administratif 2024 (sur les 6 axes à venir dans les prochaines années).

Plus de détails sont disponibles au sein des pièces jointes suivantes :

- La présentation de cette annexe environnementale,
- Le guide méthodologique « Évaluation environnementale des budgets des collectivités territoriales » d'I4CE, ayant guidé l'analyse et les choix de cotation réalisées,

Pour cet exercice 2024, avec l'entrée Axe 1, la cotation réalisée s'est alors effectuée sur la base de quatre catégories, selon les effets estimés sur le climat :

- **Favorable** : impact positif sur le climat
- **Neutre** : sans impact significatif sur la trajectoire de neutralité carbone
- **Défavorable** : incompatible avec la neutralité carbone, induits des émissions de Gaz à Effet de Serre significatives
- **Non coté** : non classable en l'état actuel des connaissances



Ainsi, concernant le Budget Général de la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles, exercice 2024, les services peuvent comptabiliser :

<b>Effet de la dépense d'investissement sur le climat</b>	<b>Montant de la dépense d'investissement</b>	<b>% (par rapport au Budget Général global)</b>
<b>FAVORABLE</b>	1 067 998,07 €	33 %
<b>NEUTRE</b>	619 613,61 €	19 %
<b>DEFAVORABLE</b>	910 389,87 €	29 %
<b>NON COTE</b>	594 191,93 €	19 %

A titre d'exemples, les éléments suivants ont pu être valorisés comme ayant des effets favorables sur le climat :

- Travaux réalisés sur l'école de Cuvat : performance énergétique atteinte et utilisation de la géothermie
- Tous les travaux d'aménagements cyclables, d'abris bus, favorables aux mobilités douces
- L'installation de bornes de recharges pour les véhicules électriques,
- L'installation de Pompes à Chaleur en remplacement d'anciennes chaudières
- L'installation de Points d'Apports volontaires pour les déchets
- Etc.

Ont été considérés comme ayant des effets défavorables sur le climat, les éléments tels que :

- Installation de climatisation
- Les extensions bâties n'atteignant pas le niveau de performance RE2020 et générant une imperméabilisation des sols
- L'aménagement de parkings
- Les gazons synthétiques
- Etc.

Certaines dépenses suggèrent de premiers efforts réalisés par la collectivité, mais qui ne permettent pas encore d'atteindre des effets significatifs ou suffisants sur le climat, ces dépenses ont alors été classées en Neutre :

- Le renouvellement de certains véhicules de la flotte CCPC : acquisition d'un nouveau véhicule moins émissifs en CO2 que le véhicule remplacé, mais il s'agit encore de véhicules thermiques (diesel) et non de véhicules électriques (sur 2024 ; en 2025 la cotation pourra être plus favorable puisque des véhicules électriques ont été acquis)
- Toutes dépenses concernant une action dont les effets favorables et défavorables sur le climat semblent s'équilibrer au global

#### ❖ EPE

M. le Président précise qu'il a été constaté une participation insuffisante des représentants de la communauté de communes du Pays de Cruseilles aux réunions de l'Établissement Public Foncier.

Il est donc rappelé aux titulaires actuels que, en cas d'indisponibilité, il est essentiel de faire appel à l'un de leurs suppléants afin d'assurer une représentation continue de la collectivité.

Une vérification sera prochainement réalisée afin de confirmer la validité de la liste des délégués et suppléants issue de la délibération de 2020. Des ajustements seront apportés si nécessaire.

## ❖ NOM ET LOGO CRECHE ALLONZIER LA CAILLE

Mme Lydie Wamin prend la parole.

Après des échanges avec Alfa 3A, nos services internes et d'autres parties prenantes ont validé un nouveau nom pour le multi-accueil.

Le nom "L'Amuzette" a émergé comme une option intéressante. Il fait référence à la copropriété des Muzes et une première lettre qui rappelle Allonzier. Le logo a été conçu pour être dans le même esprit que celui de "Brin de Malice", avec les mêmes couleurs et typographies.



Les services de la CCPC ont besoin de valider ce nom rapidement, car plusieurs démarches administratives doivent être entreprises pour l'ouverture du multi-accueil.

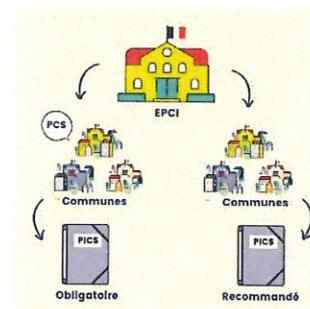
M. le Président rappelle la nécessité d'avancer rapidement sur le dossier en cours. Il invite ses collègues élus à faire part de leurs éventuelles remarques ou objections à ce stade. En l'absence de réaction, il propose de valider le projet intitulé "**L'Amuzette**" et de poursuivre les démarches engagées.

## ❖ PLAN INTERCOMMUNAL DE SAUVEGARDE (PICS)

Mme Lydie Wamin rappelle qu'il s'agit d'un outil opérationnel qui, en fonction des risques identifiés, permet de déterminer les mesures immédiates de sauvegarde et de protection des populations, tout en fixant l'organisation nécessaire à la diffusion de l'alerte et des consignes de sécurité.

Elle informe qu'une réunion est prévue le 5 juin prochain à la préfecture.

Dans cette perspective, et afin de faire progresser le dossier, Mme Wamin demande aux maires de finaliser les plans de leur commune dans les meilleurs délais, condition indispensable au lancement du projet de rédaction d'un Plan Intercommunal.



## ❖ RECRUTEMENT

M. le Président informe que la CCPC est toujours en recherche d'un responsable RPE (Relais Petite Enfance) ainsi que d'un chauffeur.

Il invite les élus à faire remonter toute candidature ou contact potentiel :

## ❖ DATES DE REUNION

- Prochain bureau le : le 13 mai 2025 à 18 heures
- Prochain Conseil Communautaire. : le 27 mai 2025 à 19 heures

## ❖ GESTION DU PARKING

M. Claude Antoniello propose de rendre le parking du Mont-Sion payant lors des jours fériés, notamment en période de forte affluence, comme lors des événements médiévaux. Cette initiative viserait à générer des recettes pour la CCPC.

Bien que l'idée paraisse pertinente, il est convenu qu'elle devra faire l'objet d'une discussion approfondie lors de la prochaine réunion.

Par ailleurs, M. Claude Antoniello souligne la nécessité d'installer des dispositifs de sécurité, tels que des barrières anti-infractions, pour encadrer efficacement cette nouvelle gestion.

### ❖ EHPAD DE CRUSEILLES

Mme Sylvie Mermillod informe qu'une cagnotte en ligne est en cours de préparation afin de contribuer au financement des travaux à l'EHPAD.

En attendant sa mise en place, les dons peuvent être effectués directement auprès du Trésor Public, sous forme de chèques déposés à la mairie de Cruseilles.

Le CCAS est en charge de la gestion des dons et délivre des reçus fiscaux permettant aux donateurs de bénéficier d'une déduction d'impôt.

Enfin, elle indique qu'un reportage sur France 3 est prévu, afin de sensibiliser un plus large public et d'encourager la mobilisation.



L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance.

La secrétaire de séance

Sylvie MERMILLOD



Le Président

Xavier BRAND

