

N°122
Décembre 2019

Lac et Reflets



Revue de l'environnement et du patrimoine du bassin annécien

O Prendre la succession d'Alain Moysan, Président de l'Association durant 19 ans avec les résultats que tout le monde connaît pour la préservation du lac d'Annecy et de son environnement, c'est s'attaquer à une mission qui peut paraître insurmontable, tant le contexte actuel devient difficile. La cause principale en est la perte de démocratie que nous constatons, notamment à travers les fusions des Régions et des Communes, les modifications incessantes apportées aux lois et règlements et les changements administratifs.

T Trouver aujourd'hui des personnes compétentes connaissant parfaitement un dossier et les règles qui s'y appliquent devient un parcours du combattant dans le maquis des concentrations de collectivités qui ne limite en rien l'empilement des différentes strates.

I La diminution permanente des protections de la loi littoral, par exemple avec la loi Elan du 23 novembre 2018, favorable aux intérêts des promoteurs avec l'exploitation de la notion de dents creuses, l'implantation sans concertation des réseaux de communication électronique grâce à des articles dérogatoires, la modification incessante des documents d'urbanisme, sont des obstacles supplémentaires que nous devons franchir.

I La suppression de l'appel, en matière de contentieux du permis de construire, pour aller directement en cassation au Conseil d'Etat dont les coûts sont prohibitifs pour les associations, représente un recul quant au principe d'une justice équitable.

I Toutes ces contraintes supplémentaires, présentées le plus souvent par ceux qui les ont initiées comme des allègements pour une plus grande efficacité, et soi-disant pour le bien commun, ne sont en fait que des atouts supplémentaires donnés aux intérêts politiques et économiques au détriment de l'intérêt général.

D Malgré ces constats, nous sommes décidés au sein d'ALAE à continuer la réalisation de l'objet de l'Association et ainsi prolonger dans le même esprit l'engagement de nos prédécesseurs, ALAE fêtant en 2019 son 41ème anniversaire.

D Avec le soutien de plus en plus affirmé des adhérents mais aussi de beaucoup de riverains, nous sommes encouragés à poursuivre notre action. Nombreux, en effet, sont ceux qui aiment ces paysages et ces lieux et qui constatent chaque jour un peu plus leur dégradation, la pollution de l'air comme la congestion des trafics. Ils regrettent, comme nous, le manque de stratégie de gouvernance et de gestion cohérente des fonds publics, avec des visions qui se veulent prospectives tout en adoptant, pour ne citer que le tout routier, des solutions d'ores et déjà condamnées.

E Aussi, nous continuerons à vouloir un développement harmonieux de notre région, dans le respect des lois, pour le bien de chacun, en prenant en compte de façon effective les exigences locales de l'environnement.

Tous ensemble, armons nous de courage et de persévérance pour que ce site reste exceptionnel !!!

Le Président d'ALAE - Jean Yves Pérès

S O M M A I R E

P2 - P3. Angon : une cascade de problèmes en vue ● P4. Comme celles du Seigneur, les voies de la SNCF seraient elles impénétrables ?
P5. Elle était là, la cathédrale ● P6 - P7. PDU 2030 : un projet en trompe l'œil ● P7. Meurtre sur le débarcadère

Angon

Une cascade de problèmes en vue

par Bernard Fouqueré



La commune de Talloires-Montmin est propriétaire à Angon d'un vaste domaine de 3,3 hectares connu sous le nom d'Espace Lac. Ce terrain est particulièrement bien placé puisqu'il borde le lac sur 450 mètres environ et puisque la vue sur les montagnes environnantes et la presqu'île de Duingt est exceptionnelle. Ce tènement a également pour particularité d'être presque vierge de toute construction. On y trouve, en effet, seulement quelques cabanes en bois et une maison en dur à usage de restaurant à l'enseigne l'Abri Côtier.

Depuis de nombreuses années ce terrain est laissé presque à l'abandon, la mairie de Talloires-Montmin se contentant de louer pendant la saison estivale les locaux du restaurant et les baraques.

Par une délibération du 22 octobre 2018, le conseil municipal de la commune de Talloires-Montmin a décidé le lancement d'un appel d'offre en vue de la signature d'un bail emphytéotique de 40 années portant sur le terrain d'Espace Lac. Cette décision a soulevé un concert de protestations à Talloires et autour du lac d'Annecy ainsi qu'une pétition en ligne. Les protestataires reprochent à la mairie de Talloires-Montmin d'une part d'avoir décidé en catimini et unilatéralement la mise à bail d'Espace Lac et, d'autre part, de privatiser un site exceptionnel, propriété de la collectivité.

Le maire de Talloires-Montmin, dans une lettre à la population en date du 1er octobre 2019, a tenté de justifier l'opération et a promis une totale transparence sur le projet retenu par le conseil municipal après l'appel d'offre. Cette démarche, loin d'apaiser les esprits, a suscité davantage de protestations, la population ayant le sentiment d'être placée devant le fait accompli.

Pour ALAE, le projet de la mairie de Talloires-Montmin est une erreur manifeste d'appréciation et d'action, d'une part en ce qu'il heurte l'exigence démocratique de concertation avant toute décision d'importance engageant la vie des citoyens et leur environnement et, d'autre part, en ce qu'il organise au profit d'un organe privé le transfert du pouvoir de gestion

sur un bien public pendant une période de 40 années, étant observé que le locataire, dans le cadre d'un bail emphytéotique, dispose d'un droit réel immobilier sur les biens loués presque identique à celui d'un propriétaire.

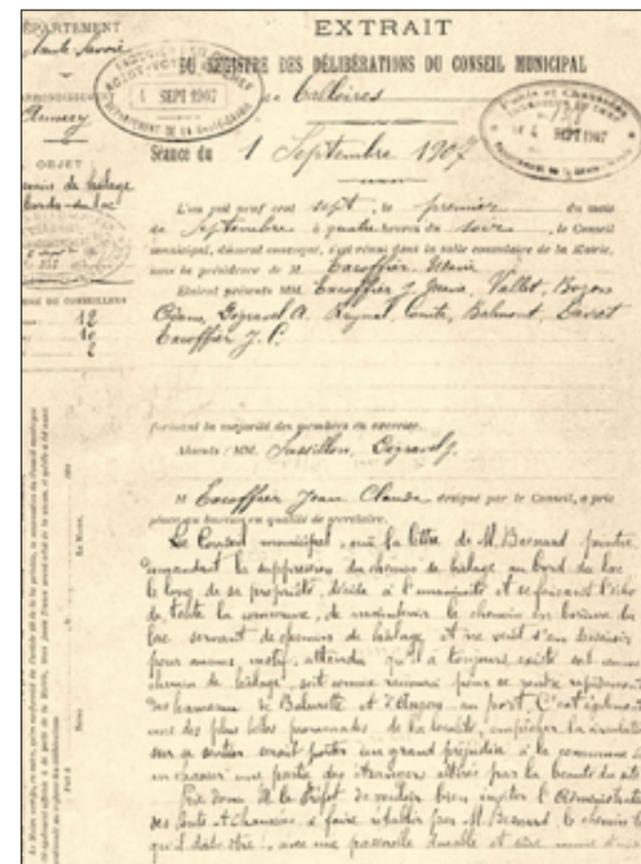
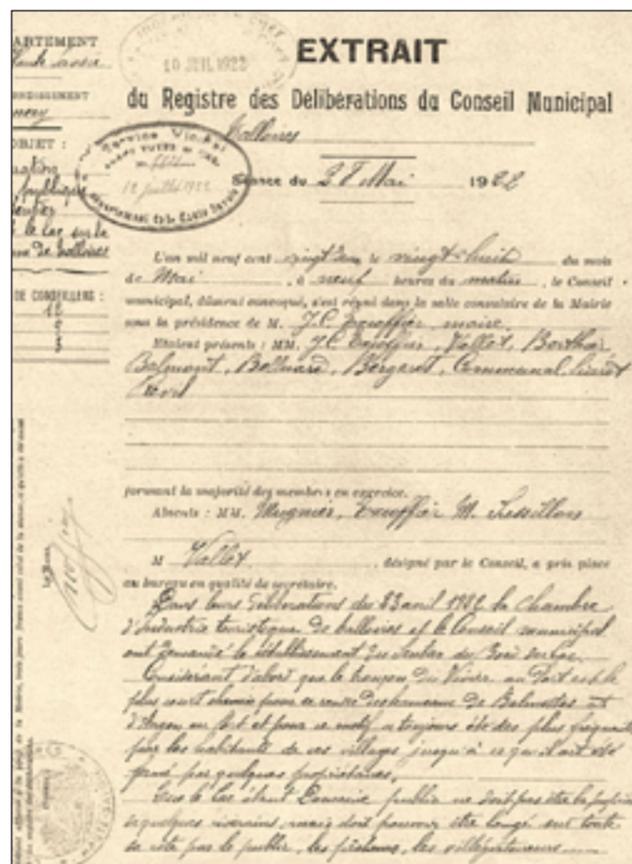
Compte tenu de la virulence des réactions il est désormais d'évidence que si l'équipe municipale, actuellement en place, mène jusqu'à son terme le projet qu'elle a élaboré, elle va devoir faire face non seulement au mécontentement de la population mais également à une cascade de procès ayant notamment pour fondements juridiques probables les dispositions du code de l'environnement sur la consultation préalable du public, la loi littoral et la réglementation sur la servitude de marchepied.

Il est encore temps d'éviter toutes ces difficultés, génératrices de tensions sociales et de dépenses inutiles. Pour ce faire, il suffit simplement que le conseil municipal de la commune de Talloires-Montmin, faisant montre d'humilité et de lucidité, renonce à son projet de signature d'un bail emphytéotique au profit d'une société commerciale et élabore, au terme d'une large concertation publique, une nouvelle mouture qui préserve le pouvoir de gestion de la collectivité sur ce bien public et qui affecte cet endroit exceptionnel à l'usage effectif et continu de la population après l'avoir agrémenté d'espaces paysagers, de jeu d'enfants et de sentiers de promenade.

Au moment où la dégradation de l'environnement devient la préoccupation majeure des français, la commune de Talloires-Montmin a une occasion unique d'apparaître comme un acteur majeur de la lutte contre cette dégradation et de justifier le titre de "perle du lac" en réalisant un véritable "Paquier" du petit lac qui pourrait, rêvons un peu, devenir le point de départ d'un sentier touristique et panoramique longeant le lac jusqu'au bourg de Talloires.

Le conseil municipal serait ainsi en symbiose avec un de ses prédécesseurs lointains qui, par une délibération du 1er septembre 1907 (voir document P3), s'est opposé à la suppression par le peintre Albert BESNARD, au droit de sa propriété, du chemin de halage reliant le bourg de Talloires à Angon et Balmettes au motif que "ce chemin est une des plus belles promenades de la localité et qu'empêcher la circulation sur ce sentier serait porter un grand préjudice à la commune et en chasser une partie des étrangers attirés par la beauté du site".

Il serait également dans la continuité d'esprit et d'action avec un autre de ses prédécesseurs qui, le 28 mai 1922 (voir document P3), après avoir rappelé que "le lac étant un domaine public il ne doit pas être la propriété de quelques riverains mais doit pouvoir être longé sur toute la côte par le public, les

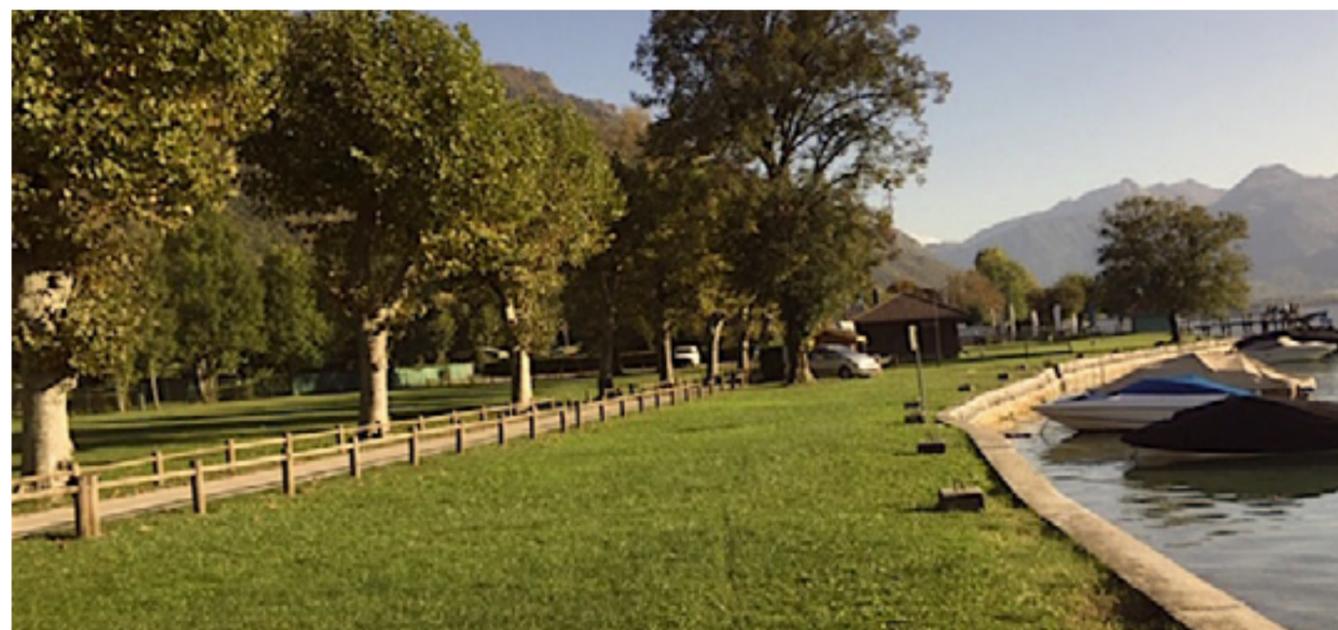


pêcheurs, les villégiateurs", a revendiqué auprès du préfet la création d'un sentier de deux mètres de large, longeant le lac du port jusqu'à Balmettes.

N'en doutons pas un tel projet, remis au premier rang des préoccupations communales, serait de nature à calmer les esprits et à assurer la prospérité de l'économie touristique locale ainsi que le bien-être des habitants de la commune et des visiteurs. Ce sentier, selon les mots du conseil municipal du 28 mai 1922, deviendrait alors "en joignant l'utile à l'agréable, la

route la plus fréquentée et la plus saine de la localité" (il est question évidemment des piétons et non des automobilistes!).

Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Comme ses prédécesseurs l'actuel conseil municipal de la commune de Talloires-Montmin doit, dans sa réflexion et son action sur Espace Lac, avant tout prendre en considération le bien-être de ses administrés et les souhaits que ceux-ci expriment.



Comme celles du Seigneur les voies de la SNCF seraient elles impénétrables ?

par Olivier Labasse



Que le lecteur se rassure, il n'est pas ici question de l'embarquer dans l'exégèse du Prophète Isaïe ou de l'épître aux romains de Saint Paul, ce dont le rédacteur serait incapable, mais dans celle, plus contemporaine, des voies ferroviaires de la Haute-Savoie et de leur rôle dans l'aménagement du territoire et la politique de mobilité liée.

Le 5 novembre 2019, démarrait une enquête publique organisée par SNCF Réseau sur la modernisation de la ligne ferroviaire reliant Annecy à Aix-les-Bains, et non sur son doublement comme il a souvent été titré trop rapidement. Ce dernier ne concernera que trois tronçons de la voie unique, 15 km sur les 40 de la ligne, la topographie se rappelant au génie civil. Le dossier présente les objectifs qui sont de répondre aux enjeux de mobilité quotidienne entre la commune du Grand Annecy (130 000 habitants) et les communes du bassin de vie d'Aix-les-Bains (30 000 habitants) et d'anticiper la hausse de trafic de 20% du nombre de voyageurs d'ici 2030, soit 9300 déplacements par jour par rapport aux 7700 annoncés aujourd'hui par l'opérateur, dont 4000 entre Aix et Annecy (pages 7 et 9 du dossier). Nous apprenons aussi avec intérêt que "les aménagements prévus devraient tendre à rendre le train plus attractif qu'aujourd'hui et ainsi encourager le report modal de la route vers le train". Mais notre satisfaction et notre compréhension s'arrêtent avec l'énoncé des améliorations escomptées sur les temps de parcours "un gain de 1 à 3 minutes pour la première phase des travaux", et autant pour la seconde, pour un coût estimé par SNCF Réseau à 310 millions d'euros "aux conditions économiques de janvier 2017" (page 11). Notre désarroi croit en lisant (page 20) que les travaux s'accompagneront "d'une interruption de trafic pendant au moins 2 ans". Les voyageurs locaux et ceux du TGV apprécieront. Le but des travaux n'est-il pas plutôt de limiter les retards sur une infrastructure en déshérence qui a atteint ses limites, que de pallier "la faiblesse des performances actuelles" ?

Auparavant, "la mise en service du Léman Express le 15 décembre 2019 sera un événement important pour la Haute-Savoie" peut-on lire dans l'avant-propos du Directeur régional de SNCF Réseau qui rappelle que "le Léman Express permettra de relier Annecy à Genève par le train"

et qu'il va "améliorer la vie quotidienne des usagers".

Les dizaines de milliers d'habitants, de visiteurs et de touristes faisant, parfois quotidiennement, le trajet entre Annecy et Genève en voiture (48100 véhicules/jour sur l'AREA) l'attendaient. Ils découvrent en même temps avec stupeur les horaires au 15/12/2019 affichés du Léman qui n'est pas express dans sa partie française ; oubliées les 55 minutes espérées favorisant le report modal entre les centres villes, puis les 1H12 du prospectus officiel de 2018 ; les durées de trajet sont de 1H28 et 1H29 selon le sens. La modernisation de la ligne à voie unique n'a pas été réalisée dans les temps comme il était prévu, malgré un coût très inférieur à celle prévue d'Annecy-Aix et un potentiel de clients très supérieur dès aujourd'hui. Encore faudrait-il qu'ils puissent accéder aux gares (TC, parkings), aux quais (horaires d'ouverture, passages), aux trains (guichets).

L'express des Lacs ? La ligne Annecy-Albertville de 45 km, ouverte au trafic voyageur en 1901, permettait de relier les 2 villes en 1H05 ou 1H11 et Annecy à Faverges en 29 ou 38 minutes, selon le nombre d'arrêts. Sa voie unique a été démontée, de façon visionnaire, dans son tronçon Sevrier-Ugine, pour y installer une piste cyclable sur son emprise dont la largeur permettrait la coexistence pacifique des 2 modes. Avec, en prime, un chargement des vélos à bord et un transbordement en gare d'Annecy avec le Léman Express pour un coût de 100 millions d'euros inférieur à celui du projet LOLA avec son nouveau tunnel routier. Ce projet, tram entre Annecy et Faverges, voire tram-train jusqu'à Albertville a été régulièrement plébiscité comme le note le rapport de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) de février 2019. La Savoie, favorable, s'est invitée dans le débat. Début novembre, le Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes a bien voulu rappeler que ce projet pouvait avoir son intérêt et qu'il ne fallait pas l'écarter.

"Annecy, locomotive des Alpes du Nord" affiche fièrement la ville. Le logiciel de la mobilité, encore axé quasi exclusivement sur la route, mériterait une révision à défaut d'une reconfiguration avec des transports collectifs propres et performants.



Elle était là, la cathédrale

1. Elle était là, la cathédrale, massive et fragile, sereine sur la Seine, sur l'île et sur la ville.

Elle était là, la cathédrale, puissante et rayonnante, éternelle dentelle de pierres, de pleins et de vides, d'ogives déliées, de rosaces, et de radieuses audaces de style.

Elle veillait tranquille sur le parvis de la ville, reliant, impassible, les deux rives du fleuve amical qui l'accompagne, inlassable, du Pont au double au Pont au change, sous les lumières changeantes, des cieux d'Ile de France.

2. De Saint Louis à Péguy, elle a coché toutes les cases de l'histoire du pays, ses titres de noblesse, comme ses tragédies. Elle a vécu les guerres, les frondes révolutionnaires, le monarque et la Commune, les rois, les empereurs, la République comme le sacre de l'Empire. Elle a vibré avec Charles, seul debout dans la nef de Paris bientôt en liesse.

Elle était aimée des artistes, des peintres et des poètes, des plus illustres au plus modeste chevalet. Hugo le légendaire, Nerval, Verlaine et Flaubert, Gautier Théophile, lyrique, Rabelais, et même Michelet.

3. Elle était là, la cathédrale. Longtemps, sa façade grise et lumineuse, ses gargouilles dédaigneuses ont dominé la cité, jusqu'à ces tours arrogantes qui lui firent, un jour, concurrence, sans qu'elle en prit ombrage, sûre de son héritage, de sa hauteur de vue, et de son ancrage. Elle était de l'architecture ciselée qui célébrait le ciel, quand les édifices lisses du siècle reflètent sans cesse, l'art dérisoire et pressé de se vouloir, l'égal de Prométhée.

4. Et ce soir d'un avril de printemps, ce brasier rouge dévorant, la forêt en flammes, la flèche qui s'effondre, la sidération du passant. Ce désastre qui fait outrage à l'histoire ancestrale; qui ravage un trésor de labeur, de patience, d'offrandes et de souffrances; un chef d'œuvre des hommes, parti en quelques heures en cendres et en fumées, par un funeste échafaudage.

5. Qui saura encore ces bâtisseurs de cathédrale, ces tailleurs de pierre, ces orfèvres, ces ouvriers, ces charpentiers, tous ces artisans de l'art gothique triomphant ?

Qui, pour dire le rouge du vitrail, liant le vert émeraude et les saphirs, au safran flamboyant ?

Qui, pour rendre hommage à cet obscur moyen âge, oublié de la modernité ? Dans sa quête insolente

d'asservir la durée, le temps actuel ignore les rituels, l'art de la matière, et des mains la beauté, confondant métier, et travail non qualifié ? Qui, pour dire ces signatures anonymes et collectives, loin du système starifiant de fumeuses compositions ?

6. Elle était là, la cathédrale, elle était là, dite à l'imparfait. Ils vont reconstruire, disent-ils : assez de vaine rêverie et d'épopées théâtrales, assez de roman national. Que vive l'espérance !

Mais auront-ils la patience, quand des jeux d'argent pressent l'emploi du temps ?

Quel crédit à qui néglige le respect des bâtis anciens, et supprime, dans les textes, l'avis des architectes ?

Sauront-ils, le temps d'un monument, retrouver la geste, respecter l'œuvre, entendre le silence de l'esprit qui l'anime, comme les musiques et l'ivresse des claviers du grand orgue au couchant ?

Et non attacher leur nom à vite rebâtir, avec adresse, une plus haute flèche.

Renée Chapuis Nenny
Avril 2019

PDU 2030

Un projet en trompe l'œil

par Olivier Labasse



L'enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Annecy s'est déroulée du 15 novembre au 16 décembre 2019, appuyée sur un document de 172 pages, sans compter ses annexes (plus de 500 pages), censé éclairer les 200 000 habitants du Grand Annecy. Le "Projet pour les mobilités de demain", selon son intitulé flatteur, ne restera pas dans les annales, en tous cas pas celles de l'urbanisme ou de l'aménagement du territoire, ni celles de l'information des citoyens. Pour ceci il faut mieux prendre connaissance de l'avis des personnes publiques associées, les Services de l'Etat sous la signature du Préfet de la Haute-Savoie le 17 octobre et la mission régionale d'Autorité Environnementale Auvergne-Rhône-Alpes avec son délibéré du 5 novembre.

Le collectif des 14 associations pour un "Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien", échaudé par les présentations des projets LOLA et PDU par les Maîtres d'ouvrage lors des concertations publiques de 2018 et conforté par le bilan de la Garante et le rapport d'expertise de la CNDP², en fait aussi une analyse non dénuée de perspicacité, qui cherche en vain les justifications de la promesse introductive d'une "transition vers un système de mobilité vertueux, en cohérence avec les territoires, les enjeux environnementaux et les grandes réflexions structurantes engagées" ou des réponses aux objectifs de "garantir les conditions d'un cadre de vie de qualité" et "d'œuvrer pour un changement des pratiques de mobilité".

"Le rapport doit [devrait, ce qui n'est pas le cas, Ndlr] présenter les différentes options possibles permettant de répondre à l'objectif du plan, ainsi que les avantages et inconvénients de ces différentes options" comme le remarque l'Autorité environnementale qui "recommande en outre de justifier que le plan d'actions du projet de PDU permettra d'atteindre les objectifs d'évolution des parts modales"; elle "recommande aussi d'approfondir les impacts du projet de PDU sur la répartition spatiale des logements, l'étalement urbain et la consommation d'espace".

Les ambitions de report modal d'ici à 2030, passage de la voiture de 65% des déplacements à 53%, des Transports Collectifs (TC) de 6,5% à 10% (soit un développement de +50%), du vélo de 2% à 10%, de la marche à pied de 24,5% à 26% apparaissent déconnectées des investissements et posées sur des hypothèses discutables du modèle de trafic comme, à titre d'exemple : "pour un itinéraire modélisé, lorsque le coût de déplacement en TC est égal au coût de déplacement en véhicule personnel (VP), alors 50% de la demande de déplacement s'effectue en TC et 50% en VP"; nous savons tous que d'autres facteurs interviennent, comme le temps de trajet, le confort du TC (bus ou tramway), la proximité, etc. Les services de l'Etat notent que les hypothèses mériteraient d'être mieux argumentées et que "l'objectif de part modale du vélo affichée à 10% sur l'ensemble du territoire _contre 2% en situation actuelle_ est ambitieuse, sachant que sur la rive Ouest [horizontale, Ndlr³] du Lac d'Annecy supportant la voie verte, la part modale Vélo n'atteint aujourd'hui que 5% des déplacements. A titre d'exemple, à Strasbourg _première ville cyclable française_ les parts modales vélo sont de 15% sur la ville et de 8% sur l'agglomération". Quant à l'objectif de 300 km de pistes cyclables, le Vice-Président à la mobilité du Grand Annecy le considère "infaisable".

En 2016 avait été signée une convention de financement global de 432 millions d'euros entre le Conseil Départemental et la C2A (devenue Grand Annecy) dont 80% fléchés pour 9 projets routiers. Le PDU reste flou sur les coûts, comme le remarquent les Services de l'Etat : "Les coûts d'investissement indiqués pour la réalisation des aménagements routiers ne comprennent pas l'intégralité des montants des projets qui sont listés. Ce point mériterait d'être précisé dans le document afin d'assurer une cohérence entre les pièces qui le composent". "Sur les 48 actions, seules 18 sont estimées en fonctionnement ou en investissement".

Dans sa hotte de 48 actions disparates _"On additionne des éléphants et des souris" souligne l'Autorité Environnementale_, le PDU en cache une qui fait figure de dinosaure, par son poids et par son anachronisme en ces temps d'urgence climatique. L'action N°31, "Réalisation des aménagements routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie", noyée dans la masse, a plus d'impact budgétaire et environnemental que toutes les autres réunies; le projet LOLA (avec sa Nouvelle Voie Urbaine et son tunnel routier sous le Semnoz) représentent les 2/3 des financements comme le relève l'Autorité environnementale dans un chapitre dédié; le bilan de la Garante de la CNDP y est cité : "La question de la cohérence du projet Liaisons Ouest Lac d'Annecy avec l'objectif de

report modal d'une part et les ambitions en matière de politique d'amélioration de la qualité de l'air d'autre part a été maintes fois soulevée. L'experte désignée estime que la démonstration n'est pas faite en l'état". En conséquence, "L'Autorité environnementale recommande de ne plus considérer le projet LOLA comme une donnée d'entrée du PDU, et donc de suspendre dans l'immédiat la poursuite de ce projet de façon à approfondir les études amont et la réflexion, y compris sur les autres solutions possibles ...".

L'action n°3 doit déboucher sur la décision de mettre en place, ou non, un réseau de tramways, dont on ne connaît toujours pas les tracés, seul à permettre un report modal significatif de la voiture individuelle vers les TC. Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent, comme en 2008 lors de la campagne des municipales.

"Concilier le dynamisme du territoire avec une amélioration de la qualité de vie et de l'air" annonce dans son introduction le Président du Grand Annecy. Il n'est pas assuré que l'habitant soit effectivement placé "au cœur du

développement d'une mobilité durable". Le secteur couvert par le PDU, celui des transports, est de loin celui qui pèse le plus (46%) en matière d'émissions de gaz à effet de serre (et 42% pour le seul CO2) dans notre territoire. C'est donc sur lui qu'il faudrait agir en priorité pour limiter la hausse des températures à +1,5° dont se réclament les signataires de l'accord de Paris. Les objectifs chiffrés du projet de PDU en termes de réduction d'émissions de GES (-13% pour le CO2 d'ici 2030) n'apparaissent pas crédibles au vu de la politique de mobilité du Grand Annecy, même si l'on tord un peu les hypothèses d'urbanisation, et suffisants au regard des engagements locaux, nationaux et internationaux qui tablent sur une réduction des émissions de -45%. Avec une trajectoire de -37,5% pour le CO2 d'ici 2030 dessinée dans la loi LOM adoptée le 17 septembre 2019.

Sortie de route pour le PDU ?

Meurtre sur le débarcadère

par la Rédaction



Un attentat a été commis au lieu-dit Bout du lac. Selon les enquêteurs, les faits remonteraient au 15 novembre 2019. Comme souvent en semblable circonstance, les auteurs ont opéré avec le minimum de publicité nécessaire au succès de leur entreprise de démolition. Ainsi, le riverain médusé a-t-il constaté le 26 novembre le complet dépeçage du ponton historique âgé de plus de 150 ans, qui en cet endroit rappelait au promeneur que la Haute-Savoie fût belle autrefois.

Faute, pour les amoureux du patrimoine qui ont signé une pétition à l'adresse du maire de Doussard et du président du Sila, pour s'y opposer, d'avoir trouvé des édiles sensibles à l'esprit des lieux.



Photos : Louis Garin

1. Dont ALAE et BVV sont membres fondateurs.

2. Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante créée en 1995 par la loi Barnier.

3. Contrairement à la rive Est au relief marqué et aux collines d'Annecy-le-Vieux, les Glaisins, Seynod ...

Patrimoine d'Annecy

D'un nauffrage l'autre



Le vapeur à aubes "France" vers 1910.
Né à Zurich en 1909, mort à Annecy en 1971 suite à une longue et douloureuse maladie : l'oubli.

Lac et Reflets n°122
Une publication d'ALAE
Association Lac d'Annecy Environnement
Association agréée pour le département de la Haute-Savoie
au titre de l'article L141-1 du code de l'Environnement
Adresse : ALAE - BP 11 - 74320 Sevrier

Courriel :
alae@annecy-environnement.fr
Site Internet :
www.annecy-environnement.fr/alae2/

ISSN 1292-3672 - Tirage papier : 200 exemplaires - Diffusion Internet : libre

Rejoignez ALAE, ou renouvelez votre adhésion pour 2020

Coupon à envoyer au Trésorier à l'adresse postale de l'association
Payment par chèque à l'ordre d'ALAE - Déduction d'impôts (reçu fiscal 2019)
Pour recevoir le semestriel Lac et Reflets par la poste, joindre 2 timbres de 1,10 €



Adhésion ou renouvellement à ALAE

(avec la revue Lac et Reflets)

Nous vous remercions de votre indispensable soutien

Individuelle 30 € Couple 40 € Soutien (don) ... € Personne morale 50 €

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

_____ Code postal _____ Ville _____

Courriel _____ Téléphone (facultatif) _____

Date

Signature

