

Président

Florent BENOIT

Membres présents

ARCHAMPS
BEAUMONT
BOSSEY
CHENEX
CHEVRIER
DINGY-EN-VUACHE
FEIGERES
JONZIER-EPAGNY
NEYDENS
PRÉSILLY
ST-JULIEN-EN-GENEVOIS
SAVIGNY
VALLEIRY
VERS
VIRY
VULBENS

N. LAKS
J-L. PECORINI
P-J. CRASTES
A. CUZIN
E. ROSAY

M. MERMIN
C. VINCENT
L. DUPAIN
V. LECAUCHOIS, J. BOUCHET, M. DE SMEDT, J-C. GUILLON
B. FOL
A. MAGNIN
J. LAVOREL
L. CHEVALIER, F. de VIRY
F. BENOIT

Membres absents

A. RIESEN, S. BEN OTHMANE, M. GENOUD, M. GRATS

Quorum

12

Membres Commission Mobilité

ARCHAMPS
CHEVRIER
COLLONGES-SOUS-SALEVE
FEIGERES
JONZIER-EPAGNY
NEYDENS
SAVIGNY
VIRY

C. KHAROUA, O. SILVESTRE
S. CLAEYS
B. GONDOUIN, P. CHASSOT, G. BARON, M. BRANDTNER
B. FOLNY
R. LAFOND
L. VESIN
M-R. CHAUMONTET
C. BARBIER, C. MERLOT

Invités

Frédéric BESSAT, Directeur du Pôle métropolitain du Genevois français
Vincent CUFFINI-VALERO, Directeur Mobilités-Aménagement-Transport
chez MENSIA Conseil

Membres de l'Administration

L. CLAUDEL, Directeur Général des Services
O. MANIN, Directeur Général Adjoint du Pôle Aménagement durable du territoire
A. LECOMPTE, Directeur des Infrastructures et des Mobilités

ORDRE DU JOUR

I. Constatation du quorum	2
II. Information / débat	2
1. Transfert de la compétence Mobilité au Pôle métropolitain du Genevois français	2

Monsieur le Président ouvre la séance à 20h00 et remercie les membres de la Commission Mobilité de leur présence.

I. Constatation du quorum

F. BENOIT constate que la condition du quorum est remplie en présence de 18 Conseillers communautaires membres du Bureau communautaire, conformément aux dispositions de l'article L2121-17 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), applicables en vertu de l'article L5211-1 du même code.

II. Information / débat

1. Transfert de la compétence Mobilité au Pôle métropolitain du Genevois français

Présentation de F. BESSAT, V. CUFFINI-VALERO et O. MANIN, annexée au présent procès-verbal.

J-L. PECORINI s'interroge sur les bénéfices de ce transfert de compétences pour la Communauté de Communes du Genevois, rappelant que les bénéfices d'une mutualisation sont souvent synonymes de dépenses supplémentaires. Le document présenté oriente fortement le choix puisqu'il détaille les risques du transfert plus qu'il n'en documente l'absence.

F. BESSAT précise que cet échange doit permettre d'éclairer les décisions. L'évolution de l'offre de la ligne de bus Y11 engendrera un coût s'élevant à 580 000 € avec un reste à charge de 128 000 € pour la Communauté de Communes, déduction faite de la subvention régionale et selon la clé de répartition avec Annemasse Agglo.

M. MERMIN souhaite connaître la raison pour laquelle tous les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) du territoire n'adhèrent pas à ce transfert et s'enquiert de la place du futur tramway.

F. BESSAT explique que Terre Valserhône – L'Interco n'a pas pris la compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) assurée donc par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, que Pays de Gex agglo craint des pertes de subventions régionales qui résulteraient du transfert, et que Arve et Salève ainsi que Usses et Rhône font déjà partie d'un syndicat mixte qui n'est pas parvenu à décider collégalement du transfert de l'AOM.

Un projet de convention est par ailleurs en discussion avec le canton de Genève pour partager les déficits liés au tramway entre la Suisse et les collectivités françaises.

F. de Viry s'interroge sur les modalités de prises de décisions à la suite du transfert, la mobilité représentant 30 % des dépenses intercommunales.

F. BESSAT explique que les décisions prises par le comité syndical seront discutées en amont par les commissions territoriales des deux EPCI.

F. de VIRY regrette que la Communauté de Communes ne dispose donc pas à l'avenir d'une majorité de voix pour décider de ses choix futurs.

C. VINCENT rappelle que ce modèle de gouvernance reprend celui du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) désormais unique, insistant sur la nécessité d'assumer les engagements pris en 2024 lors de l'approbation par le Conseil communautaire du transfert des deux compétences.

A. MAGNIN s'interroge sur l'existence d'autres moyens pour atteindre le même objectif que celui du transfert de l'AOM.

F. BESSAT explique qu'il était envisageable de créer une inter-AOM ou de signer une convention de gestion comme le fait Arve et Salève avec Annemasse Agglo.

P-J. CRASTES estime que Arve et Salève n'a pris en considération que des intérêts financiers et se retrouve désormais avec des lignes de mobilité dirigées pour la plupart vers Bonneville. Le transfert d'AOM discuté aujourd'hui s'inscrit dans une logique d'équilibre entre la volonté politique, la raréfaction financière et la raison. Il partage la position de Carole VINCENT et souhaite savoir si des écarts justifiant une nouvelle position ont été identifiés.

F. BESSAT rappelle que le transfert de l'AOM rendra possible l'évolution de la ligne Y11, demandée depuis longtemps à la Région par les EPCI du territoire. Le Programme Pluriannuel d'Investissements (PPI) porté demain par le Pôle métropolitain devra faire l'objet d'une nouvelle gouvernance, le canton de Genève attendant une simplification de celle des collectivités françaises.

E. ROSAY s'enquiert de la nouvelle organisation des Transports à la Demande (TAD) et du nombre de véhicules.

M. DE SMEDT s'interroge sur l'articulation de l'évolution évoquée avec les budgets disponibles des EPCI.

F. BESSAT mentionne la conservation du parc actuel comprenant un véhicule équipé pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), auquel seront ajoutés deux nouveaux véhicules destinés au rabattement vers la ligne Y11. Des conventions d'objectifs et de moyens triennales sont en outre envisagées, incluant des rendez-vous financiers trimestriels.

C. BARBIER considère que la construction d'une AOM à deux EPCI est un embryon et représente un mauvais signal pour les autres AOM du périmètre du Pôle métropolitain.

J-C. GUILLON regrette que l'apport de Annemasse Agglo ne soit pas clairement identifié.

F. BESSAT assure que celle-ci transfère au Pôle métropolitain le même niveau d'enjeu de mobilité que la Communauté de Communes.

N. LAKS déplore que les informations communiquées aujourd'hui ne répondent pas à la préfiguration initiale de la délibération portant approbation du transfert de l'AOM au 1^{er} juillet 2025.

P. CHASSOT relève l'absence du Léman Express dans la présentation.

F. BESSAT rappelle que la préfiguration initiale s'inscrivait dans une logique d'AOM à 8 EPCI, alors que l'impact est moindre aujourd'hui et qu'il a fallu s'adapter aux ambitions des élus des EPCI restants. Ce transfert porte donc un projet en continuité de l'existant, plutôt qu'en ambition. Le rail reste effectivement une compétence de la Région et son intégration dans les modalités de mobilité s'effectuera via le Service Express Régional Métropolitain (SERM), porté par cette dernière.

J-L. PECORINI s'interroge sur la trésorerie nécessaire pour mener à bien le projet.

V. LECAUCHOIS fait part de son incompréhension quant à cette nouvelle discussion d'une décision pourtant prise en 2024, alertant sur les conséquences d'un report de quelques mois de la date effective du transfert, notamment à l'approche de l'échéance électorale de 2026, en termes de crédibilité des actions engagées par la collectivité.

F. BENOIT assure que la question posée aujourd'hui n'est pas d'être favorable ou non au transfert, mais de savoir si les services supports de la Communauté de Communes seront prêts à l'échéance. Au cours du débat ont été mentionnées des solutions juridiques alternatives pour proposer des mobilités pertinentes aux usagers, dont notamment des lignes cohérentes entre Arve et Salève et Annemasse Agglo.

Le Président s'interroge sur la cohérence entre le nouveau coût de 580 000 € et les restrictions financières actuelles auxquelles fait face la Communauté de Communes. Aussi l'interrogation aujourd'hui résulte des alertes budgétaires remontées par les services compte tenu du planning initial et qui ont révélé une réalité financière difficile pour la collectivité, bien que connue depuis de nombreux mois par quelques personnes en interne. Chaque choix entraîne son lot d'impacts sur d'autres politiques publiques. Une des clés permettant la maîtrise de la politique publique de mobilité résidera dans la gouvernance de l'AOM.

F. BESSAT rappelle que la Communauté de Communes du Genevois a l'obligation d'être prête au 1^{er} juillet 2025 et que la direction de l'AOM sera multisite pour répondre à la commande politique de rester proche de l'usager.

F. BENOIT remercie l'ensemble des élus de leur disponibilité pour ce temps d'échanges, nécessaire au regard des questions et remarques soulevées.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Président lève la séance à 22h30.

Le Président,
Florent BENOIT

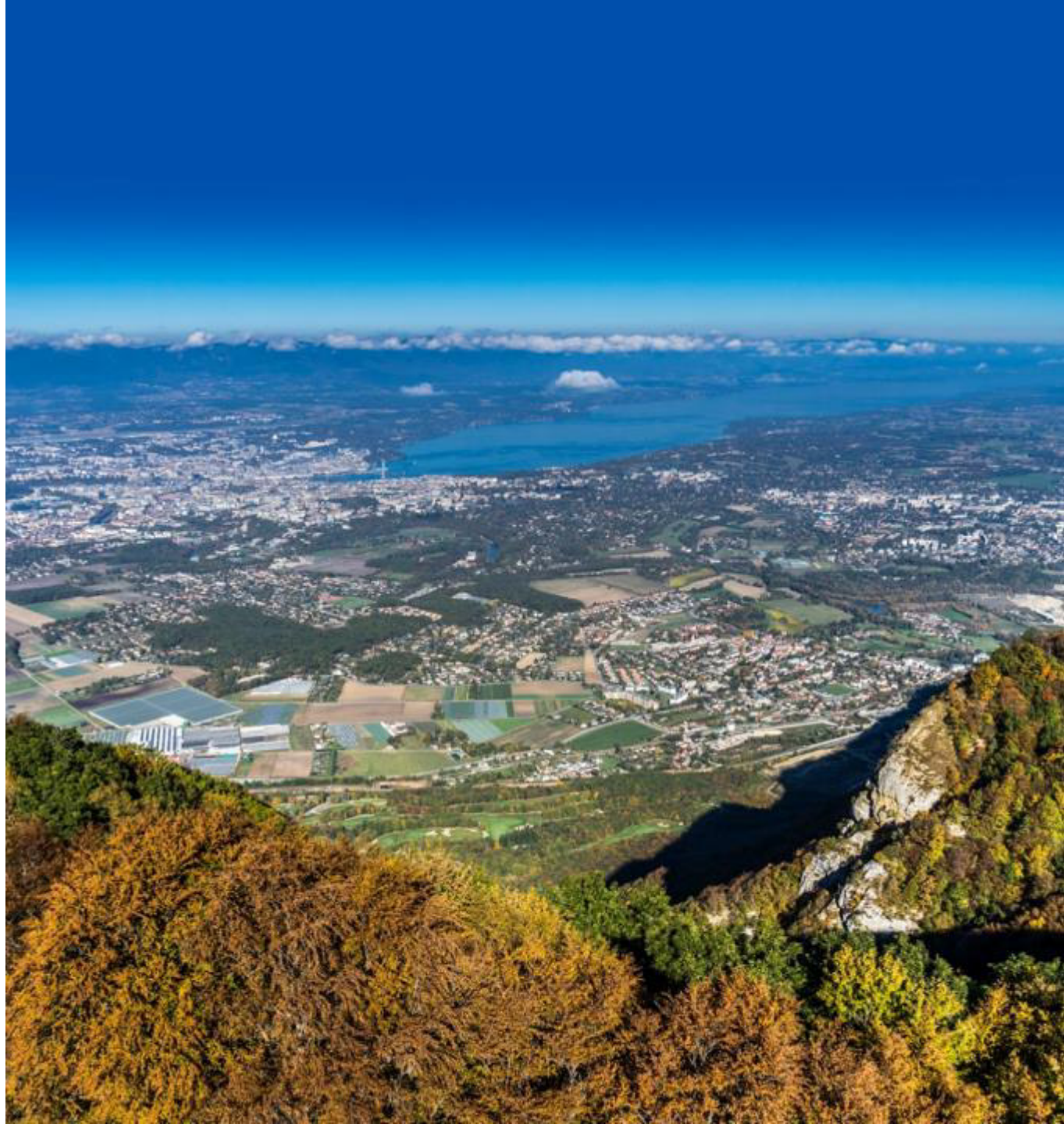


**PRESENTATION ANNEXEE
AU PRESENT PROCES-VERBAL**

TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

PÔLE MÉTROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANÇAIS
ANNEMASSE AGGLO
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS

*Bureau communautaire mixte
Commission Mobilité
CC du Genevois
31 mars 2025*



UN SÉMINAIRE POLITIQUE ENTRE ÉLUS

OBJECTIFS

- Présenter le transfert de la compétence mobilité au Pôle Métropolitain – 30 min
- Répondre aux questions que ce transfert peut susciter – 1h30

Pourquoi changer d'échelle aujourd'hui ?

Pourquoi une AOM à deux ?

Des opportunités et des risques

Quelle valeur-ajoutée immédiate pour la CCG ?

Quelles modalités d'organisation ? Services, projets, finance, gouvernance, organisation, communication, animation

Quels impacts en cas de report du transfert ?



L'AOM A DEUX

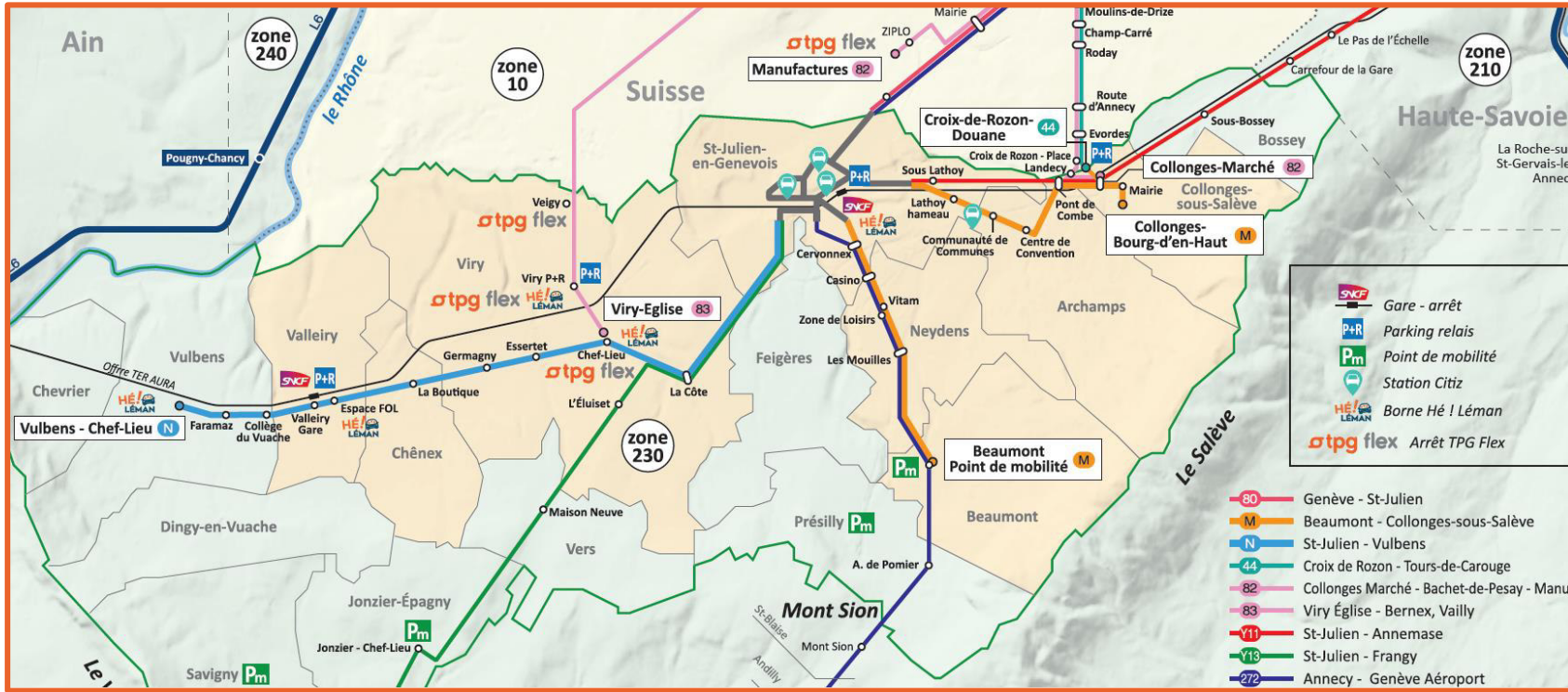
Pôle métropolitain du Genevois français

- Réunir en communauté de moyens
- Agir en communauté de projet
- Réussir en communauté de destin



LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA CCG

LE RÉSEAU ACTUEL



QUELQUES CHIFFRES (2024)

2 lignes régulières
(fréquence entre 20 et 50 minutes) :

- **Ligne M** : Beaumont (Châble) – Collonges-sous-Salève (Bourg d'en Haut)
- **Ligne N** : St-Julien (de Staël) – Vulbens (chef-lieu)

5 millions de voyages

Le réseau se structure avec pour cible :

- Une hausse des fréquences
- Une nouvelle ligne O
- Une expérimentation Bus Agile
- Des aménagements TCSP

5,5 M€ en fonctionnement
4M€ en invest
(2024)

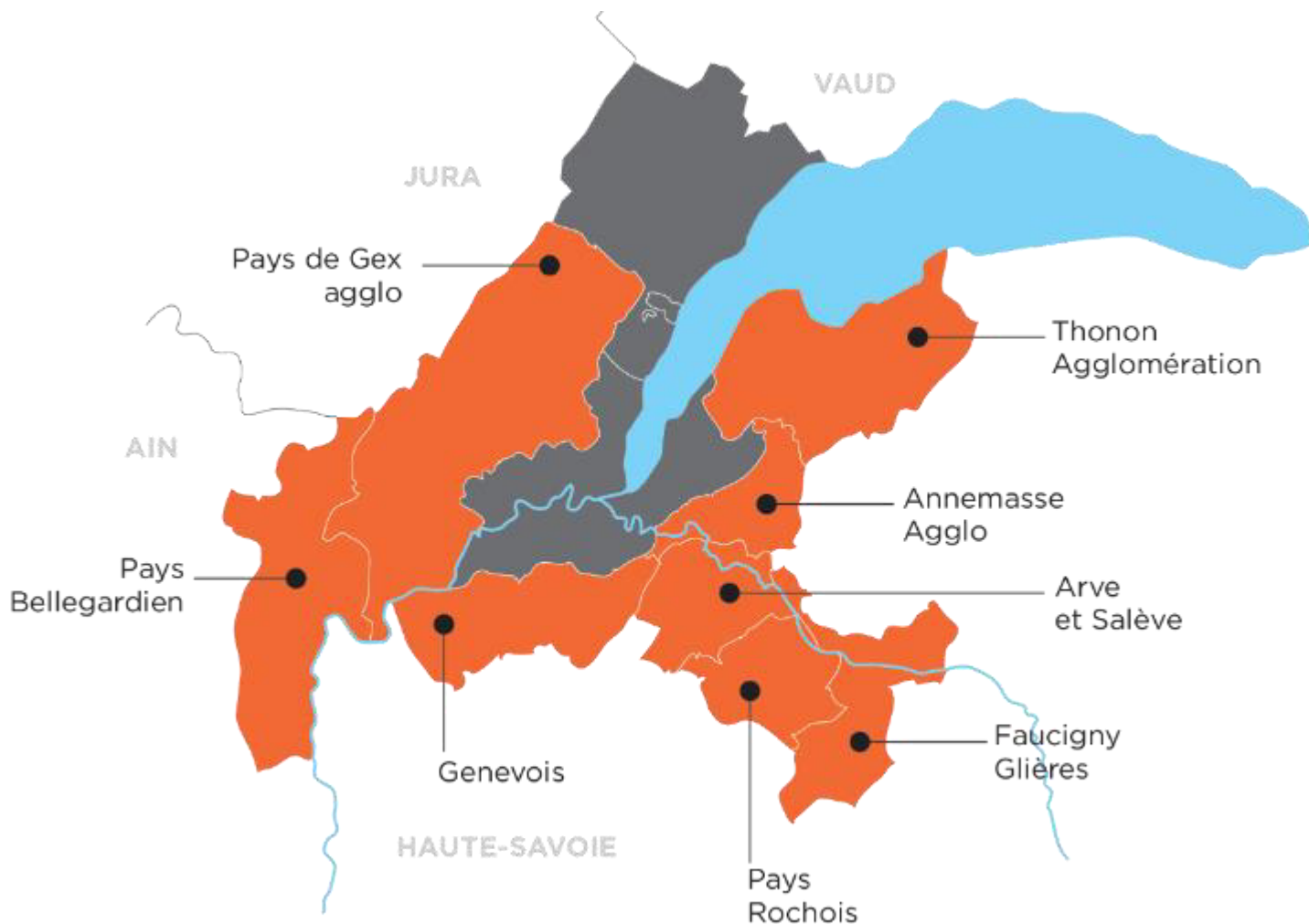
1 Ligne de TAD - 5 zones
2 700 voyages
86% PMR

36 circuits scolaires
+ 2160 élèves inscrits
10 établissements desservis

6 agents mobilisés pour organiser la mobilité



LE GENEVOIS FRANÇAIS : PARTIE FRANÇAISE DU GRAND GENÈVE



GENEVOIS FRANÇAIS ■

- 8 intercommunalités membres
- **117 communes** sur les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie
- **443 000 habitants**
- **119 000 emplois, 22 000 entreprises**
- **3^{ème} espace métropolitain** d'Auvergne-Rhône-Alpes après Lyon, Grenoble
- Un des territoires les plus dynamiques d'Europe : taux de croissance de **1,4 % par an** ces 3 dernières années, **+ 6 000 habitants/an**.

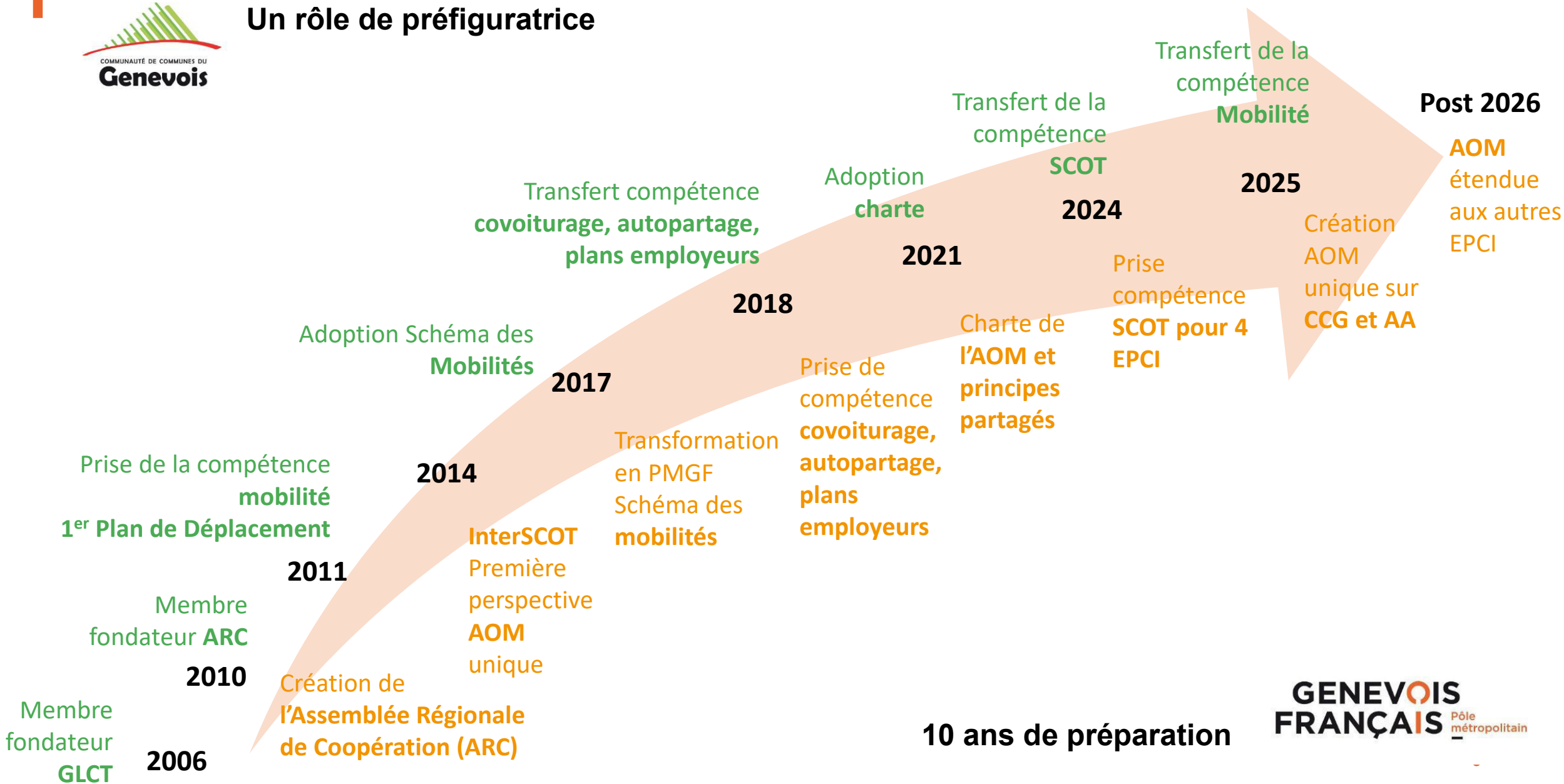
Le Pôle métropolitain, en fédérant les intercommunalités du Genevois français, constitue l'interlocuteur principal des autorités suisses du Grand Genève.



UNE STRUCTURATION DE LA MOBILITÉ À DEUX ÉCHELLES



Un rôle de préfiguratrice





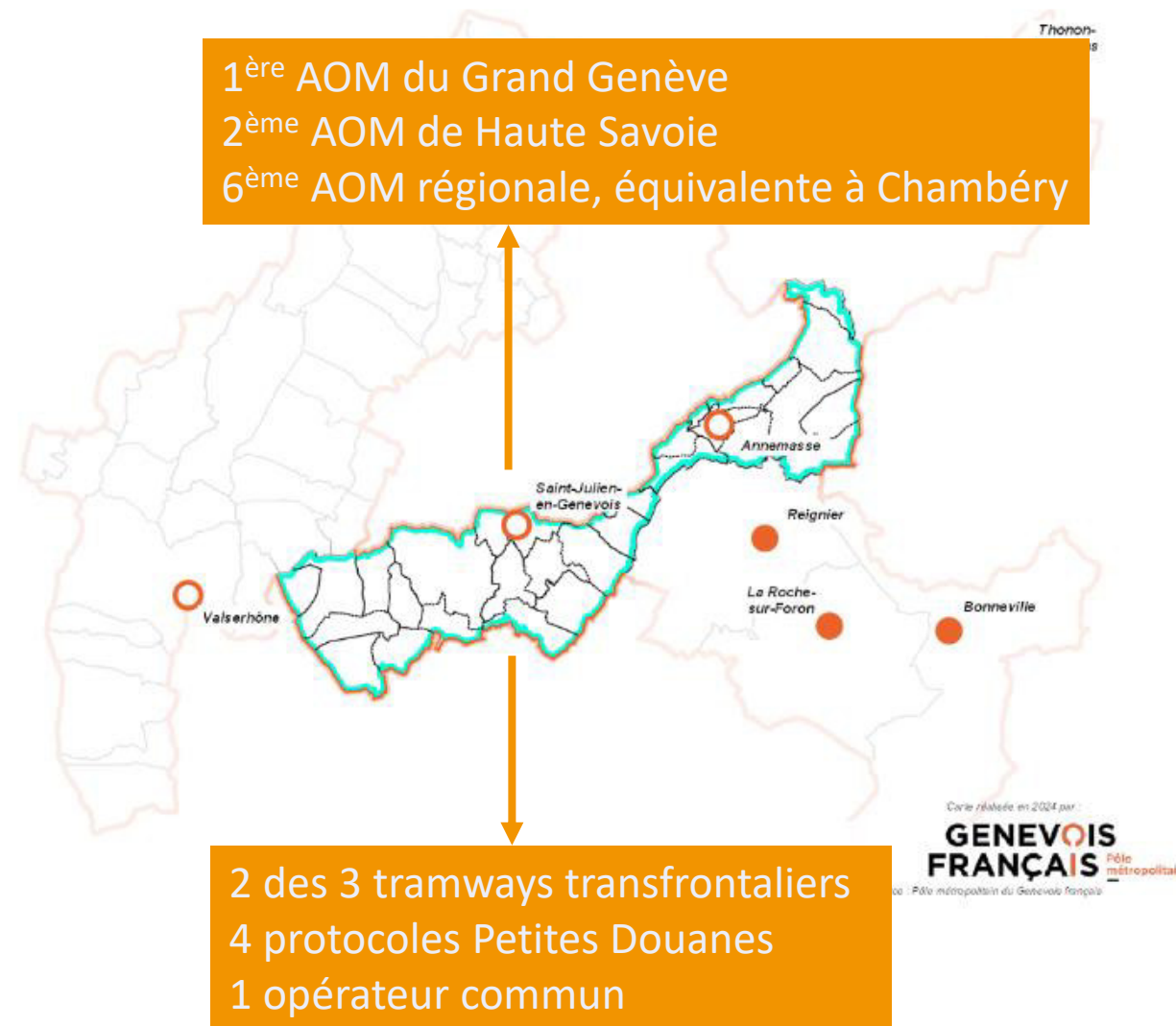
PÉRIMÈTRE AU 1^{ER} JUILLET 2025

2 EPCI

29 communes

45km de frontière suisse

- ▶ Près de **145 000** habitants soit 1/3 de la population du Genevois français
- ▶ **55%** des déplacements domicile-travail sont frontaliers
- ▶ Les deux EPCI échangent significativement entre eux (**1 000 actifs dans les 2 sens**)
- ▶ **Première destination** respective de leurs actifs hors Suisse et 50% de la frontière
- ▶ **~ 60M€** budget mobilité en 2024 : des défis financiers importants





POURQUOI CHANGER D'ÉCHELLE DANS LA POLITIQUE DE MOBILITÉ ?

Constats

- Echelles de déplacement
- Diversité de motifs
- Attractivité du territoire
- Menace de saturation
- Prédominance des mobilités carbonées

Enjeux

- Dépasser les limites administratives
- Viser l'échelle du bassin de vie transfrontalier
- Suivre la dynamique démographique
- Augmenter la part modale hors voitures individuelles



Concrètement pour la population, l'intérêt est de...

- Disposer de solutions de mobilité à l'échelle de leurs déplacements (des économies, du confort...)
- Voir son cadre de vie s'améliorer et s'apaiser (disposer de plusieurs solutions de déplacements, moins de congestion...)
- Vivre dans un territoire avec une meilleure qualité de l'air et environnementale





POURQUOI UNE AOM À DEUX AUJOURD'HUI?

Le projet d'une AOM à **huit EPCI** a été envisagé depuis 2020

Vos **deux territoires** se sont jugés prêts à transférer en 2025

Une **impulsion** donnée par 2 membres fondateurs du PMGF et Grand Genève

Une **configuration transitoire** dans la perspective de l'extension de l'AOM à d'autres EPCI

Les autres EPCI **seront attentifs** aux résultats de l'AOM à deux

L'AOM unique du genevois français demeure un objectif à terme



TRANSFERT D'UNE COMPÉTENCE : OPPORTUNITÉS ET RISQUES

OPPORTUNITÉS

- Mettre en cohérence la politique de mobilité et les déplacements
- Proposer plus de solutions de mobilité
- Faciliter le quotidien des habitants
- Peser face aux opérateurs, au Grand Genève
- Conserver une gestion de proximité des services
- Mobiliser une ingénierie spécialisée, mutualisée et expérimentée
- Mobiliser des leviers financiers nouveaux
- Optimiser les dépenses
- Viser une cohérence opérationnelle avec le transfert du SCOT
- Une recommandation de la Chambre Régionale des Comptes

*Des opportunités à la hauteur des enjeux
Des bénéfices permis par le changement d'échelle*

RISQUES

Vu de la CCG

- Risque de se faire « absorber » par Annemasse Agglo (disparition des intérêts de la CCG)
- Risque de perdre en proximité (accès rapide et direct aux techniciens, écoute et disponibilité...)
- Risque de ne pas avoir de plus-value tangible en termes de services

Vu d'Annemasse Agglo

- Risque de perte de proximité (accès aux techniciens et aux élus...)
- Risque de ralentissement des projets
- Risque de ralentissement de l'ambition

*Des risques inhérents à chaque projet
La construction du projet doit mitiger les risques*



ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

Services

Projets

Finances

Gouvernance

Organisation

Animation



QUELLE VALEUR-AJOUTÉE IMMÉDIATE DE L'AOM POUR LA CCG ?

Offre de service améliorée	2025	2026 et après
Transport collectif		
Reprise de la ligne Y11 St Julien-Annemasse gérée par la Région + transport scolaire Fréquence améliorée	X	
Nouvelle offre de Transport à la Demande (TAD)		X
Dépôt de bus commun		X
Négociation financement déficit d'exploitation bus et tram avec Genève	X	
Mobilité actives et partagées		
Covoiturage ligne HéliMan CCG-AA	X	
Vélo libre-service commun		X
Plans employeurs, extension CITIZ autopartage, partenariat Blablacar renforcé	X	
Coordination tarifaire et exploitation des P+R		
		X
Marque info voyageur commune		
		X





QUELLE VALEUR-AJOUTÉE IMMÉDIATE DE L'AOM POUR LA CCG ?

Services

Proposition d'un réseau « unifié » efficient et lisible



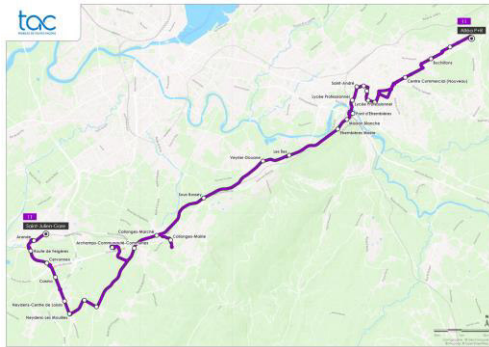


QUELLE VALEUR-AJOUTÉE IMMÉDIATE DE L'AOM POUR LA CCG ?

Services

11

ST-JULIEN-EN-GENEVOIS Gare <> VILLE-LA-GRAND Altéa P+R



Valable du lundi au samedi toute l'année

ST-JULIEN-EN-GENEVOIS	Gare de Saint-Julien-en-Genevois	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09
	Arande	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10
	Route de Feigères	07:11	08:11	09:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11
	Cervonnex	07:12	08:12	09:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13
	Casino	07:14	08:14	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16
NEYDENS	Centre de Loisirs	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19
	Les Mouilles	07:18	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20
	Chef-Lieu (Nouveau)	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21
	La Forge (Nouveau)	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23
ARCHAMPS	Communauté de Communes	07:21	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24
	Pont de Combe	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
COLLONGES-SOUS-SALEVE	Collonges Marché	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36
	Mairie	07:31	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37
BOSSEY	Sous Bossey	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39
ETREMBIERES	Pas-de-l'Echelle Ecole (Groupe Scolaire)		08:35			11:35		13:35			16:41			
	Veyrier-Douane	07:38	08:38	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46
	Les Îles	07:44	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53
	Etrembières Mairie	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54
	Maison Blanche	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56
	Pont d'Etrembières	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59
ANNEMASSE	Lycée Professionnel	07:50	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02
	Place de la Libération (à créer)	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06
	Château Rouge	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07
	Annexion	07:56	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09
	Pérrier	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10
VILLE-LA-GRAND	Centre Commercial (Nouveau)	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14
	Buchillons	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19
	Z.I. de Montréal	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22
	Altéa P+R	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25

Sortie Groupe Scolaire St-Vincent Collonges

Temps entre la sortie et le départ du bus

Sortie Gpe scolaires JJ. Rousseau Etrembières

Temps entre sortie et départs du bus

Départ Parents JJ. Rousseau Etrembières

Temps d'attente du bus après l'entrée des élèves

12:20

00:11

11:30

00:05

13:30

00:05

16:25 17:20

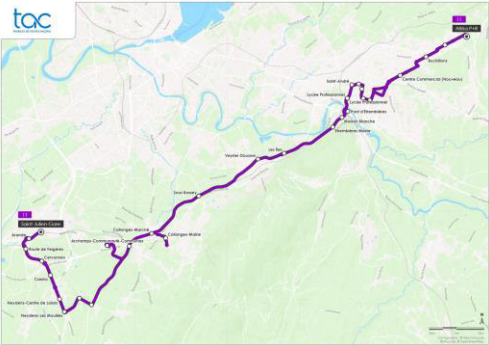
00:12 00:17

16:30

00:11



QUELLE VALEUR-AJOUTÉE IMMÉDIATE DE L'AOM POUR LA CCG ?



11	ST-JULIEN-EN-GENEVOIS Gare <> VILLE-LA-GRAND Altéa P+R														
VILLE-LA-GRAND	Altéa P+R	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	
	Z.I. de Montréal	06:43	07:43	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	
	Buchillons	06:46	07:46	08:46	09:46	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	
ANNEMASSE	Centre Commercial (Nouveau)	06:51	07:51	08:51	09:51	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	
	Perrier	06:56	07:56	08:56	09:56	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	
	Annexion	06:58	07:58	08:58	09:58	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	
	Château Rouge	06:59	07:59	08:59	09:59	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	
	Place de la Libération (à créer)	07:01	08:01	09:01	10:01	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	
	Lycée Professionnel	07:03	08:03	09:03	10:03	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	
ETREMBIERES	Pont d'Etrembières	07:06	08:06	09:06	10:06	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	
	Maison Blanche	07:09	08:09	09:09	10:09	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	
	Etrembières Mairie	07:11	08:11	09:11	10:11	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	
	Les Îles	07:13	08:13	09:13	10:13	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	
	Veyrier-Douane	07:16	08:16	09:16	10:16	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	
	Pas-de-l'Echelle Ecole (Groupe Scolaire)		08:18			11:18		13:18			16:18				
BOSSEY	Sous Bossey	07:21	08:21	09:21	10:21	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	
	Mairie	07:22	08:22	09:22	10:22	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	
COLLONGES-SOUS-SALEVE	Collonges Marché	07:25	08:25	09:25	10:25	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	
ARCHAMPS	Pont de Combe	07:28	08:28	09:28	10:28	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	
	Communauté-Communes	07:32	08:32	09:32	10:32	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	
NEYDENS	La Forge (Nouveau)	07:39	08:39	09:39	10:39	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	
	Chef-Lieu (Nouveau)	07:41	08:41	09:41	10:41	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	
	Les Mouilles	07:42	08:42	09:42	10:42	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	
	Centre de Loisirs	07:44	08:44	09:44	10:44	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	
	Casino	07:46	08:46	09:46	10:46	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	
ST-JULIEN-EN-GENEVOIS	Cervonnex	07:48	08:48	09:48	10:48	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	
	Route de Feigères	07:49	08:49	09:49	10:49	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	
	Arande	07:52	08:52	09:52	10:52	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	
	Saint-Julien-Gare	07:52	08:52	09:52	10:52	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	

Entrée Groupe Scolaire St-Vincent Collonges	08:35	09:30
Temps entre l'arrivée du bus et l'entrée des élèves	00:12	00:07
Entrée Gpe scolaires JJ. Rousseau Etrembières	08:30	
Temps entre l'arrivée du bus et l'entrée des élèves	00:11	
Arrivée Parents JJ. Rousseau Etrembières		11:40
Temps entre l'arrivée du bus et la sortie des élèves		00:21

13:30
00:11

11:40
00:21

16:40
00:16



QUELLE VALEUR-AJOUTÉE IMMÉDIATE DE L'AOM POUR LA CCG ?

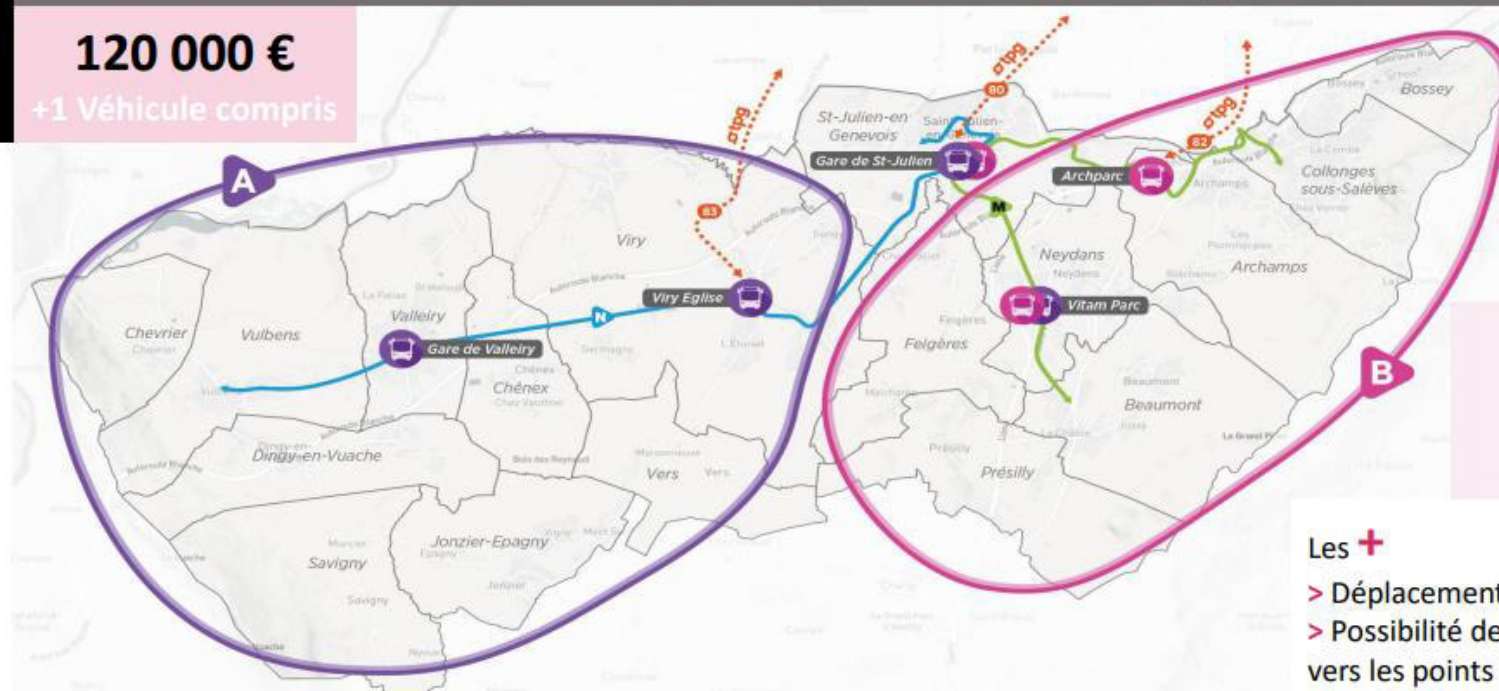
Un maillage complet du territoire grâce au TAD flexible

OPTION 2 : TAD flexible pour desservir toutes les villes et villages de la CCG

3

120 000 €

+1 Véhicule compris



100%

des habitants de la CCG desservis !

Les +

- > Déplacement sur réservation h-1, de 7h à 20h
- > Possibilité de se déplacer de n'importe où vers les points d'intérêts définis avec des horaires d'arrivées/départs garantis à ces points

Horaires en départ ou arrivée sur réservation valable du lundi au samedi

ProxiGem A													
Gare de Val de Saône	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
Viry Eglise	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38
Gare de St-Julien-en-Genevois	07:34	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
Vitam Parc	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25

ProxiGem B													
ArchParc	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41
Gare de St-Julien-en-Genevois	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
Vitam Parc	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25



QUELLES ÉVOLUTIONS POUR LES PROJETS EN COURS ?

Projets

INFRASTRUCTURES

Opération	MOA aujourd'hui	MOA demain	Budget	Planning
Tramway du Genevois	CCG Saint-Julien	Pôle Métropolitain Saint-Julien	51 430 000 € HT	Travaux : 2027-2029 ?
Voie Bus Archparc	CCG	Pôle Métropolitain	1 000 000 € HT	Etudes : 2024-25 Travaux : 2025-26
Boulevard Urbain Neydens – St Julien	CCG (Etudes de faisabilité)	MOA ?	37 000 000 € HT	Etudes : 2025-28 Travaux : 2029-?
Avenue Louis Armand à St Julien	Saint-Julien CCG	Saint-Julien Pôle Métropolitain	2 500 000 € HT	Etudes : 2025 Travaux : 2026
ViaRhôna	CCG	CCG	11 505 413 € HT	Travaux par tronçons : 2024-27
Véloroute Via5Lacs	Région	Région		



QUELLES ÉVOLUTIONS POUR LES PROJETS EN COURS ?

Projets

PARKINGS-RELAIS

Opération	MOA aujourd'hui	MOA demain	Budget	Planning
P+R Gare actuel de St Julien	CCG Marché stationnement Saint-Julien	Marché exploitation transféré au Pôle		
P+R Pôle d'Echanges Multimodal de la Gare de Saint-Julien	CCG Saint-Julien (dans la concession)	Pôle Métropolitain à l'exploitation	Concession Urbanera	Travaux : fin 2025-2027 Livraison : T1 2028
P+R Archamps	CCG	Pôle Métropolitain à l'exploitation	6 900 000 € TTC	Travaux : 2024-25 Livraison : T4 2025
P+R Viry	CCG	Pôle Métropolitain		



QUELLES ÉVOLUTIONS POUR LES PROJETS EN COURS ?

Projets

OFFRE TRANSPORT

Opération	MOA aujourd'hui	MOA demain	Budget annuel de fonctionnement	Planning
Ligne 80	GLCT Transport	GLCT Transport	915 000 €	Disparaît avec le tram
Lignes M et N	CCG	Pôle Métropolitain	3 900 000 €	Marché jusqu'à décembre 2027
Ligne TAD	CCG	Pôle Métropolitain	120 000 €	Marché jusqu'à décembre 2027
Ligne Y11	Région	Pôle Métropolitain	570 000 € à partir de septembre 2025	Marché jusqu'à décembre 2027
Transport scolaire	CCG	Pôle Métropolitain	2 100 000 €	
Arrêts	CCG	Pôle Métropolitain	16 000 €	
Accessibilité	CCG	Pôle Métropolitain		



QUELLES ÉVOLUTIONS POUR LES PROJETS EN COURS ?

Projets

AUTRES SERVICES A LA MOBILITE

Opération	MOA aujourd'hui	MOA demain	Budget	Planning
Schéma directeur intercommunal cyclable	CCG	Pôle Métropolitain	30 % des travaux	Travaux dès 2025-2026
Plan « ville apaisée » de Saint-Julien	Saint-Julien	Saint-Julien		
Services à la mobilité AOM (HéLéman, Autopartage, Vélo en Libre Service)	Pôle Métropolitain + CCG	Pôle Métropolitain		
Genevois Roule	CCG	Pôle Métropolitain	55 000 €	
Aides VAE	CCG	Pôle Métropolitain	25 000 €	



QUELLE VALEUR-AJOUTÉE IMMÉDIATE DE L'AOM POUR LA CCG ?

UNE MEILLEURE POSTURE DE NÉGOCIATION :

→ Avec le Canton de Genève à court et moyen-terme :

- Pour une meilleure répartition des financements des lignes de bus transfrontalières et le développement de l'offre
- Pour la clé de répartition des déficits d'exploitation des tramways transfrontaliers
- Pour le co-investissement genevois sur des projets d'intérêts conjoints
- Pour les projets du quotidien (protocole petites douanes, Vélos Libre Service)

→ Dans la relation aux opérateurs à court et moyen-terme :

- Le dialogue avec RATP Dev présents à AA, CCG, Thonon Agglo et qui s'organise à l'échelle du bassin de vie
- Dans la relation au 2 TPG : 2 tramways transfrontaliers sur 3

→ Avec les autres partenaires en matières de mobilité et transport à moyen et long-terme (Etat, Région, Département, Grand Genève, SNCF) :

- Développement ferroviaire à 2030, à 2040 (diamétrale ferroviaire Genevois – Jura), etc

> Des enjeux colossaux communs à la CC du Genevois et à Annemasse Agglo



QUELLES MODALITÉS FINANCIÈRES ?

	Budget analytique AA	Budget analytique CCG	Budget commun analytique AA + CCG	Budget pôle mobilité pour 100% membres	Budget pôle mobilité pour compte de certains membres
Charges	- Dépenses propres à AA en terme de mobilité (BG + BA) + - Dépenses réalisées par le pôle en prestation pour le compte de certains ses membres + - Dépenses mutualisées entre AA et CCG	- Dépenses propres à CCG en terme de mobilité (BG + BA) + - Dépenses réalisées par le pôle en prestation pour le compte de certains ses membres + - Dépenses mutualisées entre CCG et AA	Dépenses communes à AA + CCG (personnel commun, lignes communes, logiciel...). Environ 600k€	Dépenses du pôle au titre de ses missions transfrontalières	Continuité d'actions mutualisées (autoportage, covoiturage...)
Recettes	- Recettes usagers - VM - Contribution du budget général AA pour équilibre	- Recettes usagers - VM - Contribution du budget général CCG pour équilibre	Contributions des budgets généraux AA et CCG	Recettes des membres en €/hab	Recettes des collectivités bénéficiant du service

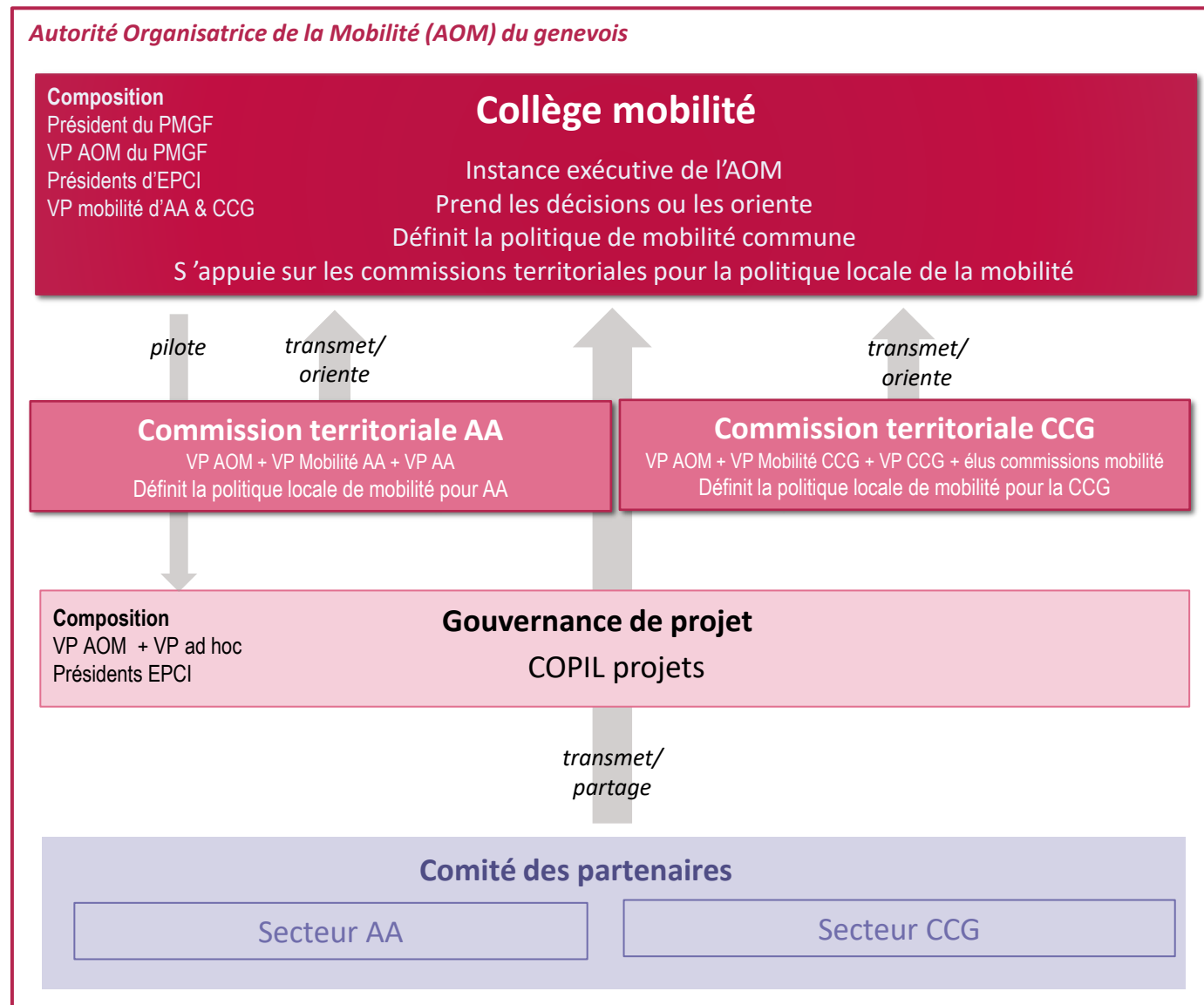


QUELS SONT LES PRINCIPES ?

- Chaque territoire assure l'équilibre économique de son offre avec un **Versement Mobilité différencié**.
- Le niveau de VM **reste territorialisé** et à la discrétion des élus de chaque EPCI
- L'ensemble du transfert est financé par **transfert de charges**, n'impliquant pas de dépenses supplémentaires
- Les dépenses mutualisées (à ce jour estimées à 600k€) sont réparties selon **une clef définie politiquement**. Les dépenses mutualisées concernent : les études stratégiques, la ligne Y11, 1 recrutement, le logiciel SI, l'accompagnement à la préfiguration de l'AOM.
- A minima deux fois par an, les VP Finances des EPCI sont conviés au Collège Mobilité où les décisions sont prises à l'unanimité concernant les dépenses mutualisées
- Les dépenses territorialisées sont décidées par les élus de chaque EPCI concerné
- Un premier budget voté pour **6 mois**
- Des conventions d'objectifs et de moyens à 3 ans, un dialogue de gestion trimestriel



QUELLES MODALITÉS CONCRÈTES POUR GARANTIR LA PROXIMITÉ AVEC LES EPCI ?



2 fois / mois

Comité de suivi AOM

VP AOM + VP Mobilité EPCI
+ Directeur des Mobilités
+ Chefs de services

Pilotage continu sur tous les sujets.

Depuis le 07 février, M. Julien Bouchet VP de la CC du Genevois est aussi Vice-président du Pôle métropolitain en charge des « mobilités urbaines, inter-urbaines, transfrontalières et de l'AOM »



QUELLES MODALITÉS CONCRÈTES POUR GARANTIR LA PROXIMITÉ AVEC LES EPCI ?

Dans l'organisation des services :

- L'exigence, dans la fiche de poste du Directeur des Mobilités, **d'un reporting et de validations réguliers aux DG des EPCI**
- L'exigence, dans la fiche de poste du Directeur des Mobilités et des chefs de service, d'une **présence régulière sur le site de la CCG** vis-à-vis des élus et des techniciens
- Le maintien de la présence sur le site de la CCG des **agents selon les nécessités de services**
- La possibilité, dans les fiches de postes des chefs de service, **d'être basé à la CCG et/ou Annemasse**, avec une exigence de présence régulière sur les deux sites dans les deux cas
- Un **processus d'affectation** sur poste ayant conduit à des entretiens avec tous les agents
- Des **séminaires de rencontre et de travail** avec les agents de la future équipe pour amorcer une culture commune de travail



QUELLES MODALITÉS CONCRÈTES POUR GARANTIR LA PROXIMITÉ AVEC LES EPCI ?

Proposition élaborée en réunion DGS le 8 janvier et validée par le COPIL le 17 janvier

La direction de la mobilité s'organise en 3 services supervisés par un.e Directeur.ice des Mobilités :

Etudes et stratégies, Infrastructure et Patrimoine, Solutions et Services de Mobilité

Au sein de chaque service le périmètre de mission des postes et le nombre de postes sont encore à préciser dans la suite du processus

Directeur.ice des Mobilités : poste ouvert à candidatures internes et externes

Etudes & Stratégies – 4 agents	Infrastructure et Patrimoine – 8 à 9 agents	Solutions et Services de Mobilité – 8 à 9 agents
• Chef.fe de service avec partenariat et lobbying, ZFE, SERM, PA : ouvert à candidatures internes • Chef de projet PDM • Chargé de mission études tout mode, veille et innovation • Chargé de mission mobilité – planification Grand Genève	• Chef.fe de service : ouvert à candidatures internes • Chef de projet patrimoine, matériel roulant, accessibilité • Chargé de mission tram (suspendu) • Chargé de mission P+R • Chef de projet TCSP + tram • Chargé de mission tram • Médiateur chantier • Assistant médiation tram • Suivi administratif et financier • <i>Communication tram (Pour info>service Comm)</i>	• Chef.fe de service : ouvert à candidatures internes • Assistante • Services à la mobilité active et partagée • Chef de projet mobilité actives et partagées • Chargé de mission conseil à la mobilité • Pilotage DSP • Chargé de mission exploitation TC 1 • Chargé de mission exploitation TC 2 • Suivi administratif et financier de la DSP • Transport scolaire • Chargé du transport scolaire • Chargé des inscriptions scolaires

Suite au processus en cours d'affectation sur poste, une représentation de chaque collectivité dans le top management sera respectée.



QUELLES MODALITÉS CONCRÈTES POUR GARANTIR LA PROXIMITÉ AVEC LES EPCI ?

Dans l'organisation des fonctions supports :

- Les services de finance, comptabilité, politiques partenariales, juridique restent **entièrement territorialisés** via une mise à disposition des EPCI pour leurs projets
- Les fonctions Finances, RH, secrétariat, assemblées, communication seront **assurées par le Pôle** pour le compte de l'AOM

Dans la communication :

- **Une mission par un prestataire est en cours** pour définir la stratégie de communication de l'AOM



QUELLES MODALITÉS CONCRÈTES POUR GARANTIR LA PROXIMITÉ AVEC LES EPCI ?

Dans l'animation en 2025 :

- **Un séminaire le 7 janvier dernier sur le « pourquoi »** de l'AOM à deux au sein du Pôle métropolitain afin de se rappeler le sens des travaux engagés.
- **Un deuxième séminaire le 11 juin sur le « comment »** de l'AOM à deux (des éléments plus techniques et opérationnels sur le transfert qui sera sur le point d'aboutir) et sur le projet politique de l'AOM
- **Un troisième séminaire à l'hiver 2025 après le transfert** pour continuer à échanger avec vous post-transfert et tirer des premiers enseignements.

L'ensemble des élus du Bureau et de la Commission mobilité de la CC du Genevois y sont conviés.



CALENDRIER DE TRAVAIL D'ICI AU 1^{ER} JUILLET

		2024								2025							
Volet	Chantiers	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept	Oct.	Nov.	Dec.	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	
Politique mobilité	Dév. ligne Y11				← Choix de renforcement suite au transfert →			← Coordination avec la Région →			← Dimensionnement nouvelle offre →						
	Reprise des autres services ou projets				← Prépa transfert PDM, P+R, contrats... →												
Gouvernance et animation	Élaboration pacte politique				← Principes de gouvernance →		← Schéma de gouvernance →			← Pacte de gouvernance →							
	Substitution dans les structures									← Substitution SPL écomobilité, GLCT Grand Genève, GLCT Transport Public →							
	Séminaires politiques										● Le « pourquoi »			● Le « comment »			
Finances	Prospectives financières							← Analyse AA, CCG, PMGF →									
	Financement de l'AOM			← Principes clefs →				← Clefs de dépenses mutualisées →									
	Organisation budgétaire							← Vote des budgets →		← Elaboration d'un budget commun →							
Orga & RH	Ressources humaines			← Diag AA, CCG, PMGF →				● Séminaire agents			● Séminaire agents				● Séminaire agents		
	Organigramme AOM & pôle				← Principes →		← Organigramme cible →			← Organigramme nominatif →							
	Processus d'affectation sur poste			← Définition du processus →			← Entretiens individuels agents →		← Ouverture postes à jury →								
	Etudes des fonctions supports			← Recensement des interfaces →		← Affinage et calibrage →											

→ Septembre : mise en service

→ Fin d'année : Premiers retours



LES CONDITIONS JURIDIQUES D'UN REPORT DE TRANSFERT DE L'AOM

- Situation actuelle : des délibérations concordantes et exécutoires entre la CC du Genevois, Annemasse Agglo et le Pôle métropolitain pour un transfert de la compétence AOM au 1^{er} juillet 2025.
- Un report de date suppose un formalisme identique et une entente entre les 3 parties (délibérations concordantes)
- Un accord du Préfet de Département de la Haute-Savoie devra également être obtenu sur la procédure (implication des services de l'Etat pour un transfert au 1^{er} juillet 2025)



CE QU'ENTRAINE UN REPORT DU TRANSFERT DE COMPÉTENCE AOM

Offre de mobilité pour l'utilisateur :

- Pas de reprise de la ligne Y11 : à ce jour pas d'organisation pour assurer le service pour les lycéens au 1^{er} septembre 2025?
- Pas de perspectives de développement à court terme de l'offre de Bus + TAD liée à la reprise de la ligne Y11 (dépenses mutualisées): report au 1^{er} septembre 2026.
- Arrêt des services à la mobilité covoiturage (lignes Hé Léman,...), autopartage, Plan de Déplacement d'Entreprises actuellement portés par le Pôle métropolitain sur l'ensemble du Genevois français (Pays de Gex, Thonon Agglo...)

Du point de vue partenarial :

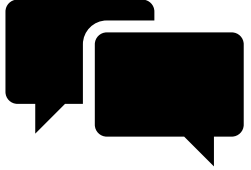
- Report d'adhésion au GLCT Transports Publics : arrêt des négociations sur le déficit d'exploitation des lignes TP et sur le déficit exploitation des lignes de tramway transfrontalières
- Arrêt de la fonction opérationnelle du Pôle métropolitain dans les protocoles Petites Douanes et Feuille de Route Mobilité Pendulaire avec le Canton de Genève : covoiturages, etc

Du point de vue des Ressources Humaines:

- Arrêt du processus de transfert et d'évolution de l'organisation : risque de démobilisation pour les équipes en place et gel des recrutements



ECHANGES ET DISCUSSION OUVERTE



Prise de parole libre et questions



ANNEXE



COMMENT LES TRAVAUX S'ORGANISENT-ILS ?

UNE ORGANISATION POLITIQUE

COPIL

- Président du PMGF
- Président et Vice-Président d'Annemasse Agglo
- Président et Vice-Président de la Communauté de Communes du genevois

- ✓ Arbitre sur les éléments clefs de la démarche
- ✓ Se réunit tous les mois ou deux mois



UNE ORGANISATION TECHNIQUE

Équipe projet

- Directeur du PMGF
- DGS d'Annemasse Agglo
- DGS/DGA de la Communauté de Communes du Genevois
- AMO de pilotage du projet (Mensia)

Appuyée par le travail techniques des agents (chefs de services et chefs de projet)

- ✓ Conduite des chantiers
- ✓ Préparation des COPIL
- ✓ Coordination assurée par le PMGF
- ✓ Se réunit tous les mois

- *Une sollicitation régulière et une grande implication des élus et techniciens des deux EPCI*



LES DÉFIS AUXQUELS L'AOM DOIT RÉPONDRE

1

Déplacement toutes échelles / tous motifs
1/3 pour le travail et 2/3 pour autres motifs

Être en mesure de s'adapter aux pratiques des habitants et dépasser les limites administratives

2

Toujours + de déplacements
+ 8000 habitants / an sur le Genevois français

Se mettre en situation de faire face à la croissance démographique et d'éviter la congestion

3

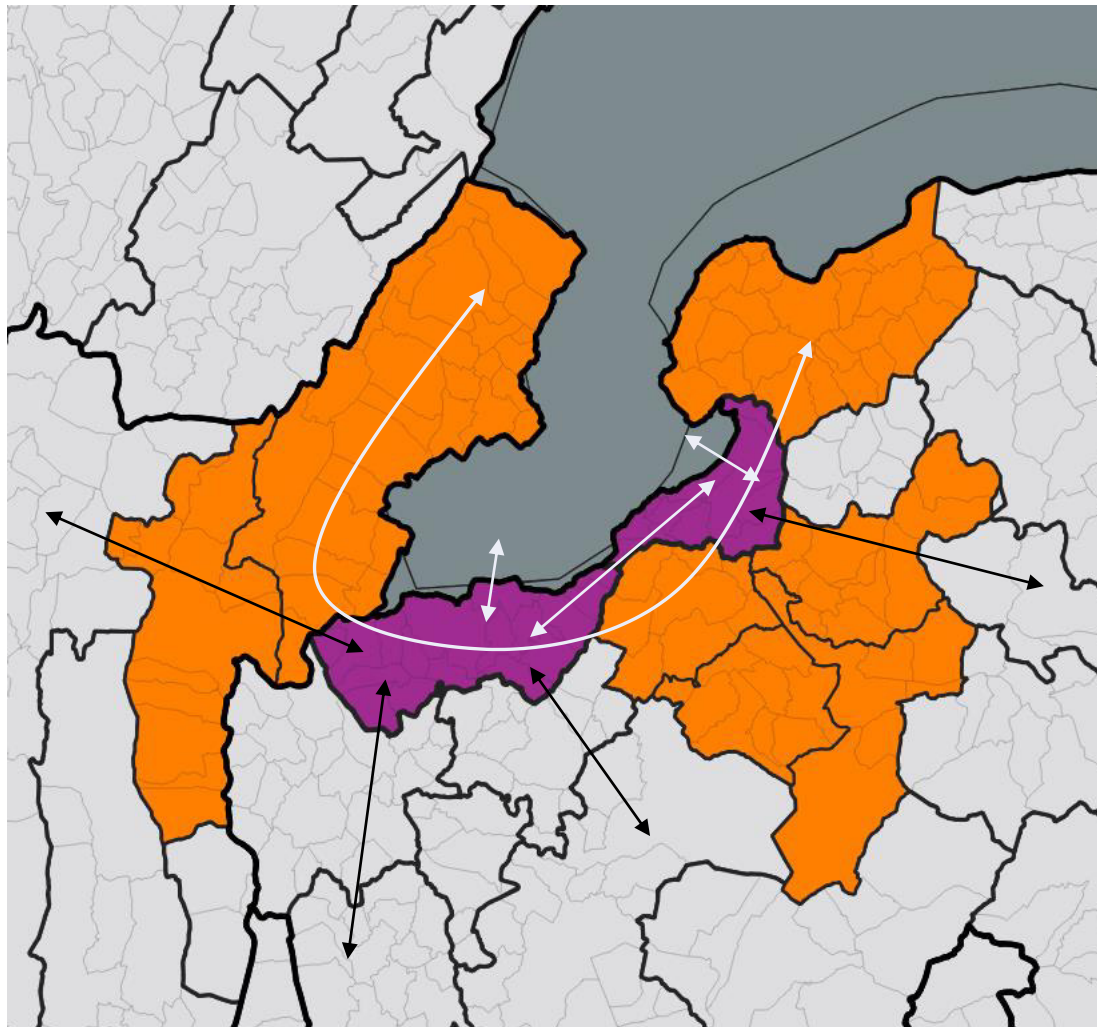
Dépendance à la voiture
> à la moyenne française

Faire évoluer les comportements pour engager le territoire dans les transitions et contribuer à la décarbonation



LES DÉFIS DU TERRITOIRE

Les habitants se déplacent à toutes les échelles.



Au sein de l'AOM

Répondre aux 10 000 déplacements quotidiens entre Annemasse Agglo et la CC du Genevois – *Mobilités de proximité*

Au sein du PMGF

Répondre aux mobilités métropolitaines tout motifs – *Mobilités du bassin de vie*

Vers la Suisse

Répondre aux besoins des 35 000 actifs transfrontaliers – *Mobilités professionnelles*

Vers le reste des Départements

Se coordonner hors PMGF – *Mobilités interterritoriales*

*Mobilités
domicile-travail*

AA → CCG : 1 000
CCG → AA : 960

déplacements / jour

AA ↔ PMGF : 8 400
CCG ↔ PMGF : 1 700

déplacements / jour

AA ↔ Suisse : 20 200
CCG ↔ Suisse : 15 000

déplacements / jour

AA ↔ Reste : 1 500
CCG ↔ Reste : 1 100

déplacements / jour

Données 2019

L'AOM regroupe **140 000 habitants** soit **30% des habitants** du Pôle Métropolitain (440 000 habitants)





LA CROISSANCE DE LA POPULATION GÉNÈRE UNE AUGMENTATION DES DÉPLACEMENTS

ENTRE 2015 ET 2021

			
PMGF	1,7 %	soit + 36 000	+ 133 200
AOM	1.7 %	soit + 10 500	+ 38 900
Annemasse Agglo	1,09 %	soit + 5 100	+ 18 800
CC du Genevois	2,23 %	soit + 5 400	+ 20 100
	...de croissance démographique planifiée par an (SCOT)	... nouveaux habitants sur 5 ans	... nouveaux déplacements par jour entre 2015 et 2021



LES DÉFIS DU TERRITOIRE

LE TERRITOIRE EST ATTRACTIF ET ACCUEILLE DE NOUVEAUX HABITANTS

La mobilité engendrée est principalement automobile.

Application des parts modales à la croissance démographique annuelle attendue				
PMGF (objectifs 2030)	+ 96 000	+ 8 900	+ 2 100	+ 31 000
AOM	+ 42 000	+ 5 300	+ 1 000	+ 14 200
Annemasse Agglo (Diagnostic 2022)	+ 17 100	+ 3 200	+ 600	+ 8 200
CC du Genevois (Diagnostic 2016)	+ 25 000	+ 2 100	+ 430	+ 5 900

...nouveaux déplacements par an d'ici 5 ans

Maintenir les parts modales face à une démographie en forte croissance nécessite déjà un choc d'offre et constitue un défi considérable.





LES DÉFIS DU TERRITOIRE

DÉCARBONER LES MOBILITÉS

Décarboner le secteur le plus émetteur

 **26,2 %** des émissions

 **30%** des émissions

 **47%** des émissions

Viser les objectifs de décarbonation des transports

 **Pacte Vert**
Neutralité carbone en 2050

 **Stratégie nationale bas carbone**
- 28% de GES en 2030

 **Grand Genève en transition**
- 40% et – 60% de GES en 2030

Se donner les moyens d'atteindre les objectifs visés

→ **Maîtriser la croissance** de la demande de transport

→ **Favoriser le report** vers les modes les moins émetteurs

**Des objectifs ambitieux qui nécessitent d'agir sur tous les leviers de façon coordonnée.
Un défi amplifié par la croissance démographique et la nature du territoire (en partie accidenté et rural).**



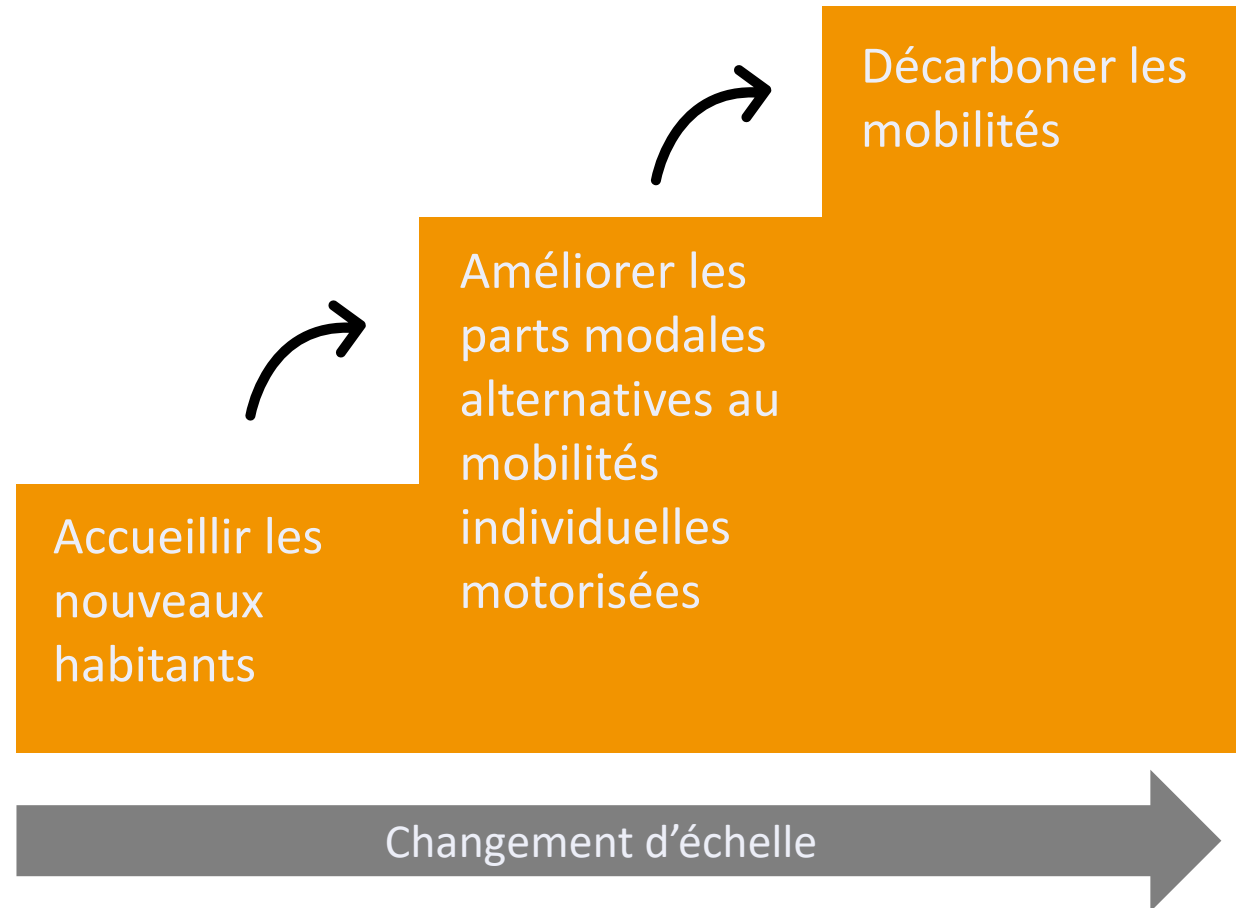


LES DÉFIS DU TERRITOIRE

SYNTHÈSE

Les 3 défis constituent à eux trois une matrice d'efforts.

La mise en cohérence des politiques de mobilités dans l'AOM à deux constitue une partie de réponse aux défis posés.





Commande publique	Mutualisation du service avec AA + mise à disposition CCG
Service juridique	Mutualisation du service avec AA + mise à disposition CCG
Finances & comptabilité	Mise à disposition CCG & AA > Fonction territorialisée par EPCI en complémentarité avec l'administration générale du Pôle pour la partie transversale
Politiques partenariales	Mise à disposition CCG & AA > Fonction territorialisée par EPCI en complémentarité avec l'administration générale du Pôle pour la partie transversale
Ressources humaines	Fonction assurée par le Pôle par recrutement et appui extérieur
Secrétariat & assemblée	Fonction assurée par le Pôle avec l'existant
Informatique	En attente des enseignements du chantier SI en cours
Interfaces	Besoin de précisions pour approfondissement
Communication	Ouverture d'un chantier dédié comprenant la stratégie





L'AOM DANS SON CONTEXTE

	Population desservie	Dépenses de fonctionnement (UTP 2022)
Lyon	1479	430 469
Grenoble	461	141 697
Saint Etienne	412	68 029
Clermont Ferrand	307	78 753
Annecy	214	31 689
Chambéry	143	25 800
AOM	142	14 700
Annemasse	94	9 206
Aix-les-Bains	79	6 373
CC du Genevois	48	5 500

Avec le transfert de compétence, une AOM équivalente à Chambéry.



Consolidation fonctionnement

En consolidé, le service mobilité nécessite 10 910k€ en fonctionnement pour être équilibré. Les données financières font état d'une participation des budgets principaux de 12 880k€ dont 5 463k€ au titre des subventions annexes.

A noter que l'équilibre CCG est celui hors recettes, notamment celles de la région (information en attente)

ANNEMASSE AGGLOMERATION	FONCTIONNEMENT		Equilibre (R - D)	Participation du budget principal
	RECETTES	DEPENSES		
Transport urbain	10 185 491 €	11 818 726 €	- 1 633 236 €	4 250 200 €
Tramway	1 401 638 €	2 444 781 €	- 1 043 142 €	1 079 815 €
Budget principal - volet mobilité	170 583 €	1 486 942 €	- 1 316 359 €	1 316 359 €
TOTAL ANNEMASSE	11 757 712 €	15 750 449 €	- 3 992 737 €	6 646 374 €

CCG	FONCTIONNEMENT		Equilibre (R - D)	Participation du budget principal
	RECETTES	DEPENSES		
Transport à la demande	- €	77 142 €	- 77 142 €	77 681 €
Tramway	977 €	39 510 €	- 38 533 €	54 994 €
Budget principal - volet mobilité	- €	5 375 464 €	- 5 375 464 €	5 375 464 €
TOTAL ANNEMASSE	977 €	5 492 116 €	- 5 491 139 €	5 508 139 €

POLE METROPOLITAIN	FONCTIONNEMENT		Equilibre (R - D)	Participation du budget principal
	RECETTES	DEPENSES		
	319 385 €	1 045 370 €	- 725 985 €	725 985 €

	FONCTIONNEMENT		Equilibre (R - D)	Participation du budget principal
	RECETTES	DEPENSES		
CONSOLIDATION MOBILITE	12 078 074 €	22 287 935 €	- 10 209 861 €	12 880 498 €



Consolidation investissement

Les dépenses d'investissement mobilité dans les budgets généraux sont financées, hors recettes d'investissement propres à la mobilité, par autofinancement du budget principal.

Les dépenses d'investissement mobilité dans les budgets annexes sont financées, hors recettes d'investissement propres à la mobilité, par autofinancement et emprunt.

ANNEMASSE AGGLOMERATION	INVESTISSEMENT		Equilibre (R - D)	Participation du budget principal
	RECETTES	DEPENSES		
Transport urbain	189 784 €	4 058 916 €	- 3 869 132 €	
Tramway	3 845 129 €	5 974 355 €	- 2 129 226 €	
Budget principal - volet mobilité	17 123 228 €	22 588 275 €	- 5 465 047 €	5 465 047 €
TOTAL ANNEMASSE	21 158 141 €	32 621 545 €	- 11 463 405 €	5 465 047 €

CCG	INVESTISSEMENT		Equilibre (R - D)	Participation du budget principal
	RECETTES	DEPENSES		
Transport à la demande	- €	- €	- €	
Tramway	68 600 €	3 999 574 €	- 3 930 974 €	
Budget principal - volet mobilité	- €	- €	- €	
TOTAL ANNEMASSE	68 600 €	3 999 574 €	- 3 930 974 €	

POLE METROPOLITAIN	INVESTISSEMENT		Equilibre (R - D)	Participation du budget principal
	RECETTES	DEPENSES		
	69 000 €	669 004 €	- 600 004 €	600 004 €

	INVESTISSEMENT		Equilibre (R - D)	Participation du budget principal
	RECETTES	DEPENSES		
CONSOLIDATION MOBILITE	21 295 741 €	37 290 123 €	- 15 994 383 €	6 065 051 €

GENEVOIS FRANÇAIS

Pôle
métropolitain

Agir ensemble pour maîtriser notre avenir.



15 avenue Emile Zola
74100 Annemasse
genevoisfrancais.org