

---

## COMPTE-RENDU DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 14 NOVEMBRE 2016 - 20h00

---

### Membres présents

ARCHAMPS	PIN X, DEVIN L, SILVESTRE-SIAZ O,
BEAUMONT	ETCHART C, PETIT C,
BOSSEY	
CHENEX	CRASTES P-J,
CHEVRIER	
COLLONGES-SOUS-SALEVE	ETALLAZ G, BEROUJON C,
DINGY-EN-VUACHE	ROSAY E,
FEIGERES	ROGUET G,
JONZIER-EPAGNY	MERMIN M,
NEYDENS	LAVERRIERE C, GUERINEAU J-L,
PRESILLY	DUPAIN L,
ST-JULIEN-EN-GNEVOIS	VIELLIARD A, MARX C, BATTISTELLA E, BACHMANN L, VILLARD B, DE SMEDT M,
SAVIGNY	FOL B,
VALLEIRY	MUGNIER F, LACAS V,
VERS	VILLET R,
VIRY	BONAVENTURE A, BETEMPS V, VELLUT D,
VULBENS	BUDAN F, DEGENEVE G,

### Membres représentés

CUZIN A par CRASTES P-J (procuration), FILOCHE I par BEROUJON C (procuration), MAYORAZ B par ROGUET G (procuration), CLEMENT L par BATTISTELLA E (procuration), CHALEAT-RUMMEL J par MARX C (procuration), DUROVIC-CAMILLERI S par DE SMEDT M (procuration),

### Membres excusés

SUBLET D, BARBIER C, AYEBA,

### Membres absents :

BOCQUET J-L, PECORINI J-L, BOILLON J-C, BOUGHANEM S, PELISSON N, DELAMARE A, FOURNIER M, MIVELLE L, FAVRE M,

### Invités

MERY D, DUPERRET N, ERNST D.  
Membres de la commission transfrontalière

## Points traités

### I° - Information/débat :

1. Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 : bilan et perspectives de la coopération transfrontalière
2. Technopôle : achat foncier SMAG

### e ° - Délibérations

1. Coopération transfrontalière : projet de territoire Grand Genève : vœux de la Communauté de communes du Genevois en matière d'engagements et de coopération transfrontalière
2. Coopération transfrontalière : projet d'agglomération n°3 : mesure demandant un cofinancement
3. Eau : dissolution du Syndicat Mixte Départemental d'Eau et d'Assainissement
4. Déchets : convention de collecte des textiles usagers
5. Mobilité : avenant à la convention d'entretien CCG - Ville de Saint-Julien pour l'exploitation du P+R à la gare de Saint-Julien

Monsieur le Président ouvre la séance

Monsieur Guy Roguet est désigné secrétaire de séance.

I° - Information/débat :

### **1. Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 : bilan et perspectives de la coopération transfrontalière**

PJ Crastes rappelle que l'esprit du projet d'agglomération n°1, signé fin 2007, allait dans le sens d'un rééquilibrage des territoires ; le document présentait un certain nombre de mesures en vue de favoriser ce rééquilibrage. Lors de l'élaboration du PA2, en 2012, le constat a été fait que beaucoup de mesures inscrites au PA1 n'ont pu voir le jour. En effet, 2/3 des mesures ont été engagées mais seulement 15% réalisées. Plusieurs causes peuvent expliquer cet état d'avancement, telles que les élections ou bien encore la diminution des dotations. Il a donc été décidé pour le PA2 d'attribuer les ressources nécessaires à la réalisation de projets, en créant une enveloppe spécifique de 240 M € abondée par le Canton de Genève. C'est dans ce 2<sup>ème</sup> PA que le tram de St Julien a été inscrit.

Le 3<sup>ème</sup> PA se veut pragmatique ; ne seront inscrites que les mesures prêtes à démarrer. Ce PA intervient dans un contexte de coopération transfrontalière faite de réussites mais aussi de désillusions, et se résume à une liste de mesures identifiées en vue d'obtenir un financement de la Confédération ; il ne s'agit ni plus ni moins que répondre à un appel à projets de manière conjointe avec Genève.

Il ajoute qu'il souhaite proposer ce soir aux membres du Conseil, outre la délibération sur l'adoption de mesures à inscrire au PA3, une motion demandant à l'ARC de porter devant les partenaires politiques de la coopération transfrontalière une demande d'engagement de Genève sur différents points du projet de territoire.

#### *Enjeux du Projet de Territoire Grand Genève 2016-2030*

##### ➤ Enjeux

Une agglomération exceptionnellement dynamique avec un rythme de croissance démographique exceptionnel.

PJ Crastes précise qu'en 2007 l'objectif était d'accueillir, à échéance 2030, 200 000 personnes supplémentaires ; en réalité, le rythme de croissance réel est plus rapide que les estimations faites et l'accueil de population s'élèverait plutôt à 250 000 personnes si la tendance se poursuit.

Des défis à relever liés à cette croissance : cohésion sociale, maîtrise du développement urbain, explosion de la mobilité et congestion, santé et pollution, respect de la biodiversité et des espaces naturels ou agricoles, qualité des paysages, développement économique, qualité de vie ...

##### ➤ Un projet de territoire pour répondre aux enjeux du territoire jusqu'à horizon 2030 :

En continuité des projets d'agglomération 1 et 2 : mise à jour des projets et intentions politiques.

Permettra de répondre à la 3<sup>ème</sup> génération de l'appel à projet « projet d'agglomération » de la Confédération. Dans cette démarche, l'ARC représente ses membres au sein du GLCT Grand Genève.

#### *Bilan de la production de logements*

Tendance garantie pendant quelques années avec une production moyenne annuelle de 1 600 logements : ce nombre a chuté en 2011, mais repart à la hausse en se stabilisant.

PJ Crastes souligne que la partie française n'est pas engagée dans le document sur un volume de logements à construire, mais doit s'engager à réaliser les mesures urbanisation inscrites dans les périmètres d'aménagement concerté (PACA), comme par exemple à St Julien les quartiers de Chabloux (aujourd'hui quasiment terminé) et de la gare.

F Budan souhaite savoir si les chiffres présentés, issus des statistiques de l'OCSTAT, correspondent à un gain net de logements.

PJ Crastes répond par l'affirmative.

#### *Bilan des mesures présentées*

➤ Mesures du projet d'agglomération : ensemble des actions concrètes identifiées par les partenaires à travers les stratégies sectorielles coordonnées en matière de mobilité, d'urbanisation et d'environnement-paysage, pour mettre en œuvre une vision territoriale de l'agglomération à horizon 2030.

➤ Le Grand Genève n'est pas le maître d'ouvrage des mesures mais il en garantit le suivi, afin notamment d'assurer le pilotage du projet d'agglomération

- Un financement de Berne qui s'intensifie : 23 mesures retenues sur 63 proposées (soit 36.5%) en 2007, 32 mesures retenues sur 52 proposées en 2012 (soit 61.5%).
- Au total 496 mesures inscrites dans les PA1 et PA2 : 73,4 % concernent la mobilité, 16,5% concernent l'urbanisation et 10,1% concernent l'environnement-paysage :
  - mesures de mobilité : 42,1% en France, 51,6% en Suisse, 6,3 % transfrontalières
  - mesures d'urbanisation : 52,4 % en France, 40,2% en Suisse, 7,3 % transfrontalières
  - mesures environnement : 28% en France, 60% en Suisse, 12 % transfrontalières

#### Mise en œuvre des mesures

Des mesures de mobilité qui peinent à se concrétiser (36% encore en préparation) malgré une intégration dans les documents de planification.

Des mesures d'urbanisation en grande partie en cours de réalisation (30 %) mais peu de retour sur les mesures effectivement réalisées.

Des mesures environnement planifiées (56 %) mais encore non mises en œuvre.

#### Bilan des mesures présentées

- Une contribution fédérale à hauteur de 40 % du coût total des mesures : 186 M de CHF (dont 36 M CHF sur France) en 2005 contre 204 M de CHF en 2012 (dont 33 M CHF sur France).

La CCG demande que soit donnée la priorité aux équipements structurants à l'ensemble de l'agglomération. Prise en compte de l'ensemble des projets afin de garantir le caractère transfrontalier du projet d'agglomération 3<sup>ème</sup> génération et ses financements.

- 42 mesures font l'objet d'une demande de co-financement au titre du projet d'agglomération n° 3 (échéance 2019-2022) : parmi elles, 14 sont portées par les maîtres d'ouvrage français, et 28 sont portées par les maîtres d'ouvrages suisses.

- 23 mesures font l'objet d'une demande de cofinancement au titre du projet d'agglomération n° 4 (2022-2026) : parmi elles 4 sont portées par les maîtres d'ouvrages français et 19 sont portées par les maîtres d'ouvrages suisses.

Extinction du fonds d'infrastructure en 2026 : toutes les mesures des PA1, PA2, PA3 et PA4 devront être entièrement réalisées en amont.

- Historique des mesures présentées par la CCG au titre des projets d'agglomération 1 et 2 et éligibles pour un cofinancement et avancement :

Projet d'agglomération	Ref. mesure	Objet mesure	Taux cofinancement	Montant cofinancement	Réalisation
PA1	35-3	Réalisation d'aménagements TP sur la ligne de bus entre Genève et Saint-Julien (partie FR)	40%	1,33 M €	En cours de maîtrise d'œuvre : réalisation 2018.
PA1	35-5	Aménagement d'une liaison modes doux entre Saint-Julien et Perly		0,46 M €	Réalisé mais trop tôt : cofinancement non touché
PA2	35-14	Construction d'un axe tram entre Genève et Saint-Julien et requalification de l'espace public		15,6 M €	DUP réalisée. Attente déblocage cofinancement Etat de Genève

#### Bilan global de la coopération transfrontalière au travers des PA1 et 2

- De véritables succès : réalisation du CEVA, contrats corridors, gestion transfrontalière de l'eau, planification commune (les principes du projet d'agglomération 1 et 2 ont été retranscrits dans les documents de planification français et suisses).
- Les écueils rencontrés : la fluctuation des échanges politiques (émergence et reconnaissance du besoin de travailler ensemble en 2007, production et construction d'une vision partagée 2008-2012, concrétisation et mise en œuvre depuis 2012 et obstacles rencontrés dans la mise en œuvre opérationnelle du fait de difficultés de financement), un rééquilibrage difficile à atteindre (répartition emplois/logements qui accroît les besoins en termes de mobilité),

explosion de la mobilité (congestion routière responsable d'une perte de compétitivité économique globale, enjeux en terme de pollution atmosphérique et de santé publique).

#### *Composition du Projet de Territoire Grand Genève (PTGG)*

- Le document politique pose les principes fondamentaux de la coopération transfrontalière au sein du Grand Genève. Ce document politique est accompagné de la liste des mesures proposées pour le prochain « Accord sur les Prestations » avec la Confédération ;
- Le projet d'aménagement développe une vision d'ensemble de l'agglomération à l'horizon 2030, pour les trois thématiques phares du Grand Genève : la mobilité, l'urbanisation et l'environnement.
- Les annexes : les mesures détaillées qui seront engagées par les territoires pour mettre en œuvre les stratégies mobilité, urbanisation et environnement ; le programme de travail du Grand Genève pour les 4 prochaines années ; le diagnostic et les éléments relatifs à la prospective territoriale ; le rapport de mise en œuvre du Projet d'Agglomération n°2.

Les élus du Grand Genève s'engagent désormais dans une démarche de projet de territoire, destinée à anticiper et accompagner les évolutions territoriales de ce bassin de vie à long terme, au-delà de la démarche de projet d'agglomération (horizon PA : 4 ans, horizon PTGG : 14 ans).

#### *L'urbanisation dans le PTGG*

Le PTGG vise à la fois à définir une vision durable du territoire à long terme et guider la multitude des projets qui permettent de structurer l'extension du fait urbain sur un large périmètre transfrontalier :

- conforter le rôle prépondérant d'accueil de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales et confirmer le rôle des centres locaux dans la structuration du territoire,
- organiser et conforter la structuration des différents bassins de vie et mettre en valeur leur spécificité,
- confirmer et développer le rôle structurant du paysage et des espaces ouverts,
- viser un développement équilibré et complémentaire entre centre et périphérie à mettre en œuvre solidairement dans ses différentes composantes,
- objectifs chiffrés pour la qualité de vie.

#### *Programme de travail du Grand Genève pour les 4 ans à venir en matière d'urbanisation :*

- Se loger: analyser l'offre et la demande en logement ;
- Promouvoir le logement abordable ;
- Mettre en œuvre les objectifs PTGG dans les documents de planification réglementaire et outils d'aménagement ;
- Valoriser le paysage bâti à travers les ensembles patrimoniaux et morphologiques ;
- Valoriser le paysage bâti à travers les espaces publics et les structures urbaines ;
- Travailler : réserver des espaces pour les fonctions économiques support ;
- Promouvoir l'accueil d'activités économiques résidentielles autour des axes TC forts ;
- Consommer: renforcer les filières agricoles « produire local - manger local » ;
- Affirmer et développer la multifonctionnalité de l'agriculture - promouvoir l'identité paysagère ;
- Tendre vers une stratégie partagée en matière d'accueil commercial ;
- Etudier le renouvellement urbain non planifié et ses impacts urbains et sociaux.

#### *Programme de travail du Grand Genève thématique mobilité*

- Optimiser la tarification des transports publics pour définir des communautés tarifaires harmonisées ;
- Soutenir le développement des réseaux de transports publics, y compris transfrontaliers (fer/trams/bus/navettes lacustres) ;
- Renforcer la gestion et l'exploitation du réseau routier ;
- Gérer et maîtriser le stationnement des véhicules individuels sur fonds privés ;
- Gérer le volume et la tarification du stationnement public des véhicules individuels ;
- Gérer le stationnement P+R ;
- Valoriser des itinéraires de mobilité douce et définir des standards communs ;
- Créer et développer des services à la mobilité (autopartage, centrale de mobilité, etc) ;
- Promouvoir et accompagner le développement du covoiturage ;
- Optimiser les plans de mobilité des entreprises.

#### *Programme de travail du Grand Genève thématique environnement*

- Organiser la mise en valeur du patrimoine paysager, culturel, agricole et naturel et ses fonctions ;
- Promouvoir l'économie circulaire ;
- Développer des bourses d'échange de matériaux d'excavation ;
- Identifier et promouvoir le réseau de corridors noirs ;
- Elaborer et mettre en œuvre le plan d'actions transfrontalier pour l'Air (Pact'Air) ;
- Soutenir le développement de l'électromobilité ;
- Développer des outils de promotion de la nature en ville ;
- Mettre en œuvre les projets de paysage prioritaires ;
- Mettre en œuvre les contrats de corridors biologiques ;
- Mettre en œuvre la feuille de route de la Communauté Transfrontalière de l'Eau ;
- Favoriser l'alimentation en eau potable à partir des grands réservoirs (Léman, Rhône, ...) pour préserver les petits cours d'eau en tête de bassin versant ;
- Favoriser des objectifs communs de gestion des eaux pluviales par bassin versant
- Étendre l'outil de détermination de l'espace minimal des cours d'eau.

#### *Exigences pour une meilleure coopération*

Motion portant sur les vœux de la CCG en matière d'engagement des partenaires : la CCG souhaite solliciter le Président de l'ARC, afin que ces points soient remontés aux différents partenaires politiques, signataires du PTGG.

Engagements demandés à court terme au Canton de Genève ;

- donner la priorité aux équipements structurants favorables à l'ensemble de l'agglomération,
- afficher un engagement tenable du canton de Genève sur sa participation au financement du bon fonctionnement des lignes de transport transfrontalières,
- pas de fermeture des petites douanes pour bloquer les pendulaires,
- décider et réaliser un travail constructif sur les moyens à mettre en œuvre afin d'assurer la prise en compte de tous les frontaliers dans la compensation financière genevoise (quelle que soit leur nationalité).

Engagements demandés à long terme au Canton de Genève :

- prévoir l'aménagement d'infrastructures de transports pour une mobilité fluide et performante,
- décider d'une organisation des logements mieux répartie sur l'ensemble de l'agglomération.

#### *Texte intégral de la motion, avec amendements proposés (en italique)*

Monsieur le Président rappelle que le Genevois français fait partie intégrante de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève. Le Grand Genève est une agglomération particulièrement dynamique, avec un rythme exceptionnel de croissance démographique à l'échelle européenne, portant sa population à près d'un million d'habitants. Cette attractivité est liée à une activité économique soutenue, marquée par la création de près de 70 000 emplois en 15 ans dans la partie suisse du Grand Genève, contre 7 000 emplois créés dans le Genevois français durant la même période. Sa croissance démographique et urbaine appelle à relever d'importants défis en matière de mobilité, de maîtrise de l'urbanisation, de préservation de l'environnement, de production de logements abordables, de mobilisation de foncier économique de part et d'autre de la frontière, de formation et de cohésion sociale. Elle suppose un renforcement de la coopération transfrontalière pour le développement des services et équipements nécessaires aux habitants et entreprises du Grand Genève, dans l'intérêt des deux parties, française et suisse.

Il rappelle que, ces dernières années, la coopération franco-genevoise a connu de véritables succès (CEVA, gestion transfrontalière de l'eau, contrats corridors, développement des lignes de transport transfrontalières, planification commune, intensification des rencontres politiques,...) mais aussi certaines désillusions. Les élus et la population regrettent qu'en dépit de l'avancement du Léman Express, les difficultés de financement des infrastructures de mobilité perdurent, faisant peser une réelle menace à moyen terme sur de nombreux projets. Ces difficultés mettent en péril, de manière plus générale, l'équilibre de l'agglomération, et risquent d'enrayer le développement de cette zone de prospérité.

En effet, face à la croissance de la population et de l'activité, et en lien avec le déséquilibre de l'implantation emplois-logements sur le Grand Genève, les besoins en matière de mobilité augmentent sur le territoire. Les 460 000 passages de douanes quotidiens - chiffre constaté en 2011 - mènent à une véritable saturation du réseau routier : cet engorgement a pour conséquence à la fois une perte de compétitivité économique globale et des enjeux en matière de pollution atmosphérique et de santé publique. Aujourd'hui, le développement des lignes de transport transfrontalières ne suffit pas à enrayer l'utilisation de la voiture. L'investissement dans des

infrastructures transfrontalières de transport public est indispensable sur tous les fronts : tramways, train, bus, bus à haut niveau de service, parking relais, pôles d'échanges

Le Projet de Territoire Grand Genève s'inscrit dans un horizon temporel plus large que les anciens projets d'agglomération, et évoque les enjeux en matière de coopération franco-genevoise à l'horizon 2030. Les élus du Conseil communautaire réaffirment l'intérêt de la Communauté de communes du Genevois envers la coopération transfrontalière, qui doit continuer à mobiliser l'ensemble des partenaires de l'agglomération du Grand Genève, au-delà d'un contexte économique et politique actuellement compliqué. Afin de continuer à développer une synergie partagée entre les différents partenaires, et afin de poursuivre un développement qualitatif du bassin de vie, le Conseil communautaire souhaiterait que les points bloquants suivants soient intégrés au projet politique du Projet de Territoire Grand Genève, et fassent l'objet d'engagements à court terme de la part du canton de Genève :

- **Donner la priorité aux équipements structurants favorables à l'ensemble de l'agglomération :** lors de la déclaration commune pour la relance du Grand Genève adoptée en novembre 2015, les partenaires du GLCT Grand Genève se sont engagés à concentrer leurs actions et moyens sur une liste resserrée de projets structurants pour l'agglomération du Grand Genève, issue des accords préalables à la signature du Projet d'Agglomération n°2 (tramway, pôle d'échange, bus à haut niveau de service, parking relais). Monsieur le Président souligne qu'à ce titre, les partenaires français seront très attentifs à ce que tous les projets proposés par eux, dans l'esprit de la déclaration commune, soient bien pris en compte pour garantir le caractère transfrontalier du Projet d'agglomération 3 et de ses financements. En effet, les infrastructures françaises et transfrontalières sont celles qui connaissent le plus d'effets en termes de mobilité pour le Canton de Genève lui-même, car elles présentent un important potentiel de report modal de la voiture vers les transports en commun, et elles impactent les axes qui concentrent l'essentiel des flux en direction et au sein du Canton de Genève. Ainsi, les 14 projets structurants proposés par les différents maîtres d'ouvrage français au titre du PA3 (période 2019-2022), faisant l'objet d'une demande de cofinancement auprès de la Confédération suisse, devraient être prioritaires tant pour les partenaires genevois que français. Monsieur le Président rappelle que la Communauté de communes du Genevois a présenté un projet de mobilité douce, à savoir un rabattement depuis les pôles locaux vers Saint-Julien. La demande de cofinancement pour la réalisation de cette mesure fera l'objet d'une seconde délibération.

- **Afficher un engagement tenable du Canton de Genève sur sa participation au financement du bon fonctionnement des lignes de transport transfrontalières :** conformément à ce qui se pratique dans la plupart des grandes agglomérations dans le monde, il convient d'organiser la gestion des transports en commun de sorte que les frais de fonctionnement des équipements publics soient équilibrés sur l'ensemble du territoire (transports, établissements de santé ou de formation, logements accessibles, équipements sportifs et culturels...). Au-delà des apports des collectivités françaises, un apport genevois est nécessaire pour faire fonctionner le réseau de tramways et de bus transfrontaliers du Grand Genève. Les bénéfices pour Genève en matière de réduction du trafic automobile et d'amélioration de la qualité de l'air seront des critères qui viendront compléter le seul critère de la prise en charge territoriale du financement. Cette contribution est à ramener au regard du budget du Canton de Genève (8 milliards d'euros, soit l'équivalent des budgets réunis de la Région Auvergne Rhône-Alpes, de la Métropole de Lyon et des Conseils Départementaux de la Haute-Savoie et de l'Ain), de l'impôt sur les travailleurs frontaliers conservés par le Canton de Genève et les communes genevoises, ainsi qu'aux gains réels pour le Canton de Genève, obtenus grâce à cette offre, en matière de mobilité, d'attractivité économique et de qualité de l'air. Il est donc primordial qu'un travail précis puisse être établi sur cette question et débouche sur un accord rapide entre autorités françaises et genevoise.

- **Assurer une mobilité fluide garantie pour les passages domicile/travail à la frontière :** les bouchons aux passages frontières principaux sont nombreux et pourraient l'être encore plus si la perspective de fermer les petits passages frontières est confirmée : *une telle décision aurait des conséquences substantielles en matière de report vers les autres douanes et générerait une augmentation des distances à parcourir pour des milliers d'utilisateurs*. Monsieur le Président souhaite qu'une concertation franco-genevoise soit véritablement installée de manière constante sur le sujet. En effet, une coopération concrète, constructive, ambitieuse et néanmoins réaliste, mais aussi visionnaire sur le moyen et long terme, est désormais indispensable pour structurer durablement la mobilité au sein de l'agglomération.

- **Décider et réaliser un travail constructif sur les moyens à mettre en œuvre afin d'assurer la prise en compte de tous les frontaliers dans la compensation financière genevoise, quelle que soit leur nationalité :** les échanges et clarifications engagés depuis l'été 2014, à propos de la

compensation financière genevoise (CFG) ont été intéressants et constructifs. Il demeure cependant un point à régler : le Canton de Genève doit assurer que les salaires retenus au titre de la masse salariale qui fonde le calcul de la CFG, correspondent effectivement aux salaires de toutes les personnes vivant en France et travaillant sur Genève, quelle que soit leur nationalité, donc y compris les genevois qui acquittent actuellement pour la plupart leurs impôts sur déclaration à Genève et ne sont pas prélevés à la source. Il revient au Canton de Genève de s'assurer de la fiabilité de ce que les employeurs genevois déclarent. *Par ailleurs, les collectivités françaises s'engagent également à redoubler d'efforts dans l'application des lois faisant obligation aux résidents principaux en France de déclarer leur situation fiscale.*

Monsieur le Président fait également état de sujets structurants qu'il convient d'aborder dès aujourd'hui pour une organisation à long terme, et qui sont à intégrer au document politique du Projet de Territoire Grand Genève :

- **Prévoir l'aménagement d'infrastructures de transports pour une mobilité fluide et performante** : au vu des caractéristiques de l'agglomération du Grand Genève précédemment énoncées, des investissements majeurs pour l'ensemble de l'agglomération et non seulement pour la ville-centre sont nécessaires en matière de transports. Un plan de déplacements d'ensemble doit être préparé et décidé conjointement : cela fait notamment l'objet du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Mais au-delà de l'échéance du PA3, la mise en œuvre des PA1 et PA2 doit faire l'objet d'une coopération régulière, déterminée pour le bénéfice conjoint des parties françaises et suisses. Monsieur le Président souligne que les autorités françaises sont engagées dans des programmes lourds, certains projets ne pouvant être portés seuls, tant sur l'investissement que sur le fonctionnement.

- **Décider d'une organisation des logements mieux répartie sur l'ensemble de l'agglomération** : Monsieur le Président souligne que chacun des partenaires doit assumer sa responsabilité dans sa politique d'aménagement du territoire et de production de logements. Pour autant, il est de l'intérêt conjoint des partenaires genevois, vaudois et français de promouvoir et d'œuvrer ensemble à un modèle de développement durable pour le Grand Genève. A ces fins, le rééquilibrage en termes d'organisation de la vie dans l'agglomération est nécessaire, avec un suivi fin et concerté des réalisations. En effet, Genève construisant peu de logements, la partie française de l'agglomération doit construire afin de répondre aux besoins liés à la croissance de toute l'agglomération et du Canton de Genève en particulier. Ainsi, les petites communes perdent leur aspect de bourgs et tendent à devenir une banlieue résidentielle de Genève, urbanisée en continu, aux infrastructures inadaptées à un tel accueil de population. Monsieur le Président rappelle que les élus de la Communauté de communes du Genevois, par le biais du SCoT 2014-2024, ont souhaité limiter le développement de nouveaux logements et développer davantage le logement au profit des salariés en euro.

Au-delà de l'engagement pris en 2007 sur le rééquilibrage en matière de production de logement et de l'inertie liée au processus de production, l'ensemble des partenaires français, vaudois et genevois a pris conscience de la nécessité et de l'importance de tendre vers une ville plus dense, dans le sens du renouvellement urbain à la française ou de la construction de la ville vers l'intérieur à la suisse. Les efforts engagés depuis plusieurs années commencent à porter leurs fruits : en 2015, et après une constante progression depuis 2010, plus de 2100 logements ont été construits dans le Canton de Genève. Ces résultats constituent une valeur de référence plancher, et les moyens mis en œuvre pour réaliser cet objectif doivent être maintenus dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal.

En conclusion Monsieur le Président rappelle qu'il est fondamental que l'ensemble des partenaires se donnent les moyens de poser les conditions garantissant le financement des projets retenus collectivement, et au-delà des déclarations d'intention inscrites dans le texte du projet d'agglomération.

A ces fins, Monsieur le Président propose au Conseil Communautaire :

- d'approuver la présente motion, énonçant les points que la Communauté de communes du Genevois souhaiterait voir traités au travers du projet politique du Projet de Territoire Grand Genève ;

- *De communiquer la présente motion aux collectivités françaises membres du Grand Genève, et de solliciter le Président de l'ARC, afin de faire remonter ces mêmes points à l'ensemble des partenaires politiques, signataires du Projet de Territoire Grand Genève.*

Amendements adoptés par le Conseil Communautaire.

PJ Crastes précise que lors du dernier Bureau du GLCT, les amendements proposés dans la motion ont été présentés et soutenus par les partenaires français. Ils ont été repris en quasi-totalité, ce qui a mené à des évolutions du document politique du PTGG, notamment concernant la traversée du lac (dont un projet de raccordement à l'autoroute française est étudié), et en matière de gouvernance (remise en service de commissions rassemblant les différents partenaires qui avaient été supprimées). Cependant, concernant la thématique du logement, il était proposé que la production de logements en 2015, soit 2 100 logements, soit identifiée comme valeur plancher pour l'avenir. La partie suisse a indiqué que toute notion chiffrée ne pouvait être intégrée au Projet de Territoire. Seuls les engagements sont repris sur des projets avec modification de zone. Cette position est expliquée par le fait qu'il y ait beaucoup de recours exercés et que les grands projets urbains mettent du temps à aboutir sur le territoire suisse.

R Villet considère que l'ARC est un vassal de Genève. Même si la partie française a pu obtenir certains financements, il est évident que les domaines dans lesquels Genève ne voulait pas s'engager n'ont pas connu d'avancée significative.

Il lui semble préférable de donner les moyens de réaliser les actions inscrites aux PA 1 et 2 avant de lancer un PA3.

Il observe que la production de logements à Genève en 2015 est exceptionnelle eut égard aux statistiques sur plusieurs années et ne semble pas pouvoir être considérée comme une production qui puisse se répéter sur les années à venir.

La motion présentée ce soir aura le mérite de porter la volonté des élus français mais n'engagera en rien Genève qui continuera à travailler uniquement en vue de son propre intérêt. Il donne en ce sens l'exemple des réunions tenues lors de l'élaboration des PACA, au cours desquelles les remarques et souhaits des élus français n'ont pas été pris en compte.

Il est favorable au Grand Genève, mais à condition que la réflexion sur ce grand territoire se construise à deux. Il est déçu que les partenaires français ne fassent jamais valoir leur point de vue à Genève sur la méthode de travail employée.

F Mugnier partage en partie les propos de R Villet. Les PA 1 et 2 ont permis de réaliser quelques avancées, mais sur les sujets essentiels pour le territoire, comme le logement par exemple, les lignes n'ont pas bougées. Alors qu'il était prévu un rééquilibrage de la production de logements entre France et Suisse, on ne peut que constater aujourd'hui qu'il n'a pas eu lieu. Même si l'année 2015 a connu un niveau de production de logements relativement élevé par rapport aux années précédentes côté suisse, les chiffres restent bien en dessous des besoins de la population.

Il craint que les différences de vision du territoire s'accroissent, malgré la signature du Projet de Territoire, et conduisent in fine à une rupture du dialogue. Genève, par la politique poursuivie de diminution du taux d'imposition en direction des entreprises, se veut attractive à l'international et va poursuivre son développement économique. Les conditions semblent donc être favorables sur les 30 prochaines années alors que Genève indique le contraire.

Les partenaires français doivent faire entendre leurs voix, donner leur vision du territoire et s'affranchir des orientations imposées par Genève.

PJ Crastes rappelle qu'en 2012, le Président du Département a fait le choix de ne pas signer l'accord de prestation sur les mesures du PA2 mais aucun impact n'a eu lieu. Il lui semble important que les partenaires français continuent à participer au dialogue et soient force de propositions. Il donne pour exemple les petites douanes : tous les partenaires français ont fait part de leur désaccord quant à une fermeture aux heures pendulaires et ont élaboré des contre-propositions en vue d'apporter d'autres éléments dans la discussion. Cela a amené le canton de Genève à une logique de compromis, car les projets pourront avancer uniquement si l'on conserve un dialogue à l'échelle transfrontalière.

L'ensemble des partenaires français regrette que le seul lien perceptible dans le PA3 se résume à répondre à un appel à projets commun pour percevoir des subventions de la Confédération.

F Budan reste dubitatif sur la démarche.

Il estime que les citoyens genevois ne se reconnaissent pas dans les mesures inscrites. Il semble qu'un réel problème de communication existe entre les instances politiques genevoises et les habitants, créant ainsi un terrain favorable pour les partis politiques nationalistes.

Il semble par ailleurs difficile de signer un PA3 alors que toutes les mesures inscrites au PA1 et PA2 n'ont pas été réalisées.

M De Smedt souligne que lors des travaux sur les PACA, les techniciens genevois insistaient sur l'importance de rapprocher les lieux d'emploi du logement. Cette volonté n'est pas traduite dans les documents établis et ne transparaît pas dans le discours genevois.

G Etallaz observe que les recours sur les documents d'urbanisme sont tout autant importants côté français que suisse et les genevois ne peuvent évoquer cet argument pour ne pas inscrire d'objectifs chiffrés dans le projet de territoire.

PJ Crastes évoque une vision objective à avoir. Genève construit des logements, les grues installées à Meyrin par exemple en apportent la preuve. La problématique réside dans le fait que les annonces de projets arrivent bien trop tôt par rapport à l'état d'avancement du dossier, et peuvent donner l'impression d'opérations qui peinent à se réaliser.

A Vielliard souligne qu'il partage les réticences évoquées concernant le PTGG. Il faut considérer ce document non comme un projet de planification partagé à l'échelle de l'agglomération, mais comme un outil permettant de solliciter des financements auprès de la Confédération au titre du PA3. Il serait plus opportun de travailler sur la déclaration des frontaliers, générant ainsi des fonds genevois supplémentaires. Personnellement, il votera contre le PA3 au sein des instances de l'ARC, car une signature serait, selon lui, incompréhensible aux yeux des habitants du Genevois français. Concernant la motion proposée, elle a le mérite de poser les problématiques. Elle est portée uniquement par la CCG mais les partenaires français partagent les éléments évoqués.

F Budan observe que le fait que la CCG soit seule à adopter une telle motion n'est pas encourageant sur le soutien que les partenaires français pourraient fournir.

A Bonaventure souligne que cette motion a le mérite de poser les questions essentielles mais le fait d'émettre un vœu paraît dérisoire face à la cristallisation des relations.

PJ Crastes souligne que les partenaires doivent être acteurs et non observateurs, sur des dossiers comme la délégation de service public, les petites douanes ou bien encore la préférence communale. Il faut amener le canton à prendre conscience de l'intérêt de travailler en collaboration avec le territoire français. Ce n'est pas en se retirant de la discussion que Genève évoluera dans sa perception de la coopération.

F Budan observe que dire non n'est pas une position d'observateur et pourrait conduire les partenaires suisses à avoir une autre vision du territoire français. Le fait de continuer à signer des documents qui ne sont pas appliqués ne semble pas être une bonne méthode puisque la situation n'a pas évolué. Il convient donc d'essayer autre chose, comme le refus de signer le document.

JL Guérineau précise qu'il est nécessaire de dissocier la méthode de travail du document en lui-même. Dans le cadre de cette démarche, les partenaires français ont donné des signes politiques forts, notamment en termes de traduction des orientations dans les documents d'urbanisme (restriction des constructions sur les communes françaises du Grand Genève par le biais des SCoT). Ce sont les méthodes de travail qui sont à retravailler.

C Béroujon souhaite connaître la position de la Confédération face aux relations tendues entre Genève et les partenaires français.

PJ Crastes indique qu'en 2014, les partenaires français avaient refusé de signer l'accord de prestation sur les mesures du PA2. La Confédération avait fait savoir à Genève que les relations locales ne la concernaient pas.

L Devin rappelle qu'en début de mandat les élus de la CCG souhaitaient s'adresser au citoyen suisse qui vivait en France afin qu'il puisse être un relais de l'autre côté de la frontière. En effet, vu que les discussions en huis-clos politiques ne fonctionnent pas, il faut impliquer la population dans les décisions.

PJ Crastes souligne qu'effectivement il est nécessaire de travailler sur la communication car les méthodes employées jusqu'à présent ne sont pas les bonnes. Il évoque plus particulièrement le document réalisé par l'association La Salévienne effectuant un recensement des relations entre la

France et la Suisse. Ce document aurait dû être fait par le GLCT. C'est une première étape nécessaire pour ensuite aborder les relations financières avec Genève.

A Vielliard observe que lors du PA2, la partie française avait voté positivement sur le document et a signé le PA. Elle n'a pas opposé un non public. Elle s'est en revanche opposée une première fois lors des accords de Nantua sur l'accord concernant le co-financement du fonds d'infrastructures car les engagements n'avaient pas été tenus, et une seconde fois sur le projet de fermeture des petites douanes aux heures pendulaires. Si les élus français s'opposaient au PA3, cette position aurait certainement un impact politique car un PA à l'échelle de l'agglomération transfrontalière permet à Genève d'obtenir un taux de subventionnement de Berne plus favorable.

Il estime que le fait de s'engager sur cette démarche ne permet plus aux élus d'avoir une certaine liberté de parole.

PJ Crastes observe qu'effectivement si la France ne participe pas au PA3 le taux de subventionnement de la Confédération sera moindre, mais il n'est pas certain que cet élément pèse aux yeux de Genève.

F Budan souligne qu'il serait peut-être souhaitable de se réinterroger sur l'utilisation des fonds genevois, tout comme sur la répartition des crédits alloués à la Région. Les prochaines échéances départementales sont peut-être l'occasion de faire le point.

Il ajoute qu'il ne s'agit pas d'opposer un non pour stopper toute collaboration mais au contraire d'émettre le souhait de travailler autrement, et recommencer sur de bonnes bases.

PJ Crastes indique que l'emploi des fonds frontaliers a évolué conformément aux souhaits des habitants du territoire. Cela s'est traduit notamment par la création du Fonds Départemental des Investissements Structurants (FDIS).

B Villard note que le débat est déséquilibré puisque Genève a besoin des frontaliers mais pas de la France pour pouvoir bénéficier de financements du PA3. Les élus de Genève se font le relais des préoccupations des habitants, lesquelles concernent le niveau de loyer et l'emploi. Autant le PA1 portait une vision d'ensemble, avec des documents inscrits dans des documents de planification côté suisse comme côté français, autant le PA3 s'apparente à une liste de mesures proposées à subventionnement.

PJ Crastes constate qu'il ne faut pas s'arrêter à une vision utilitariste de Genève. Même si des difficultés de communication sont présentes, il ne faut pas pour autant abandonner le travail de construction, mais au contraire occuper l'espace et apparaître comme un partenaire de premier ordre.

F Budan s'interroge sur le fait qu'un itinéraire modes doux représentant un coût de 10 M € soit une priorité pour le territoire dans les problématiques à traiter. Il évoque plus particulièrement son expérience avec la ViaRhôna qui traverse Vulbens ; cet itinéraire n'est pas emprunté par des personnes qui se rendent à leur travail en vélo. Il lui semble que d'autres problématiques sont à mettre en priorité avant celle-ci.

PJ Crastes répond que la seule mesure éligible était celle des modes doux.

A Bonaventure observe que la motion proposée permet de montrer les exigences de la partie française sur le PA3.

F Mugnier est favorable au projet de motion présenté. Il est cependant nécessaire de continuer à marteler le discours en employant les mêmes arguments. Il est important de s'engager dans la démarche même si la CCG est pionnière. Il faut également montrer à Genève qu'on est capable de travailler ensemble et d'utiliser les fonds genevois pour des projets structurants de territoire.

R Villet regrette qu'on ne puisse pas aller plus loin qu'une motion, qui risque de créer peu de réactions côté genevois.

L Devin note que le rééquilibrage du territoire passe également par la création de zones d'activités économiques côté français permettant ainsi de créer des emplois. Il serait nécessaire de rendre prioritaire cette action.

#### *Présentation du Projet d'Agglomération 3 : mesure proposée pour un co-financement*

- 14 projets de mobilité structurants (échéance 2019-2022) sont présentés par les maîtres d'ouvrage français et sollicitent un cofinancement au titre du PA3 ; coût prévisionnel de 159 M de CHF ; demande de co-financement à Berne de 40 %, soit environ 60 M €.
- Mesure proposée par la CCG pour une demande de cofinancement : reprend et enrichit la mesure 35-10, qui avait été présentée au PA2 : « Boulevard urbain sud : Aménagement liaison MD en entrée sud de Saint-Julien et amélioration de l'accessibilité TP à la gare de Saint-Julien. »
- Enjeux :
  - Développer la part modale modes doux : continuité avec le réseau CH pour éviter ruptures de charges et permettre un trajet depuis les pôles urbains vers Genève et son agglomération.
  - Capturer des flux longue distance : mettre en place des stationnements cycles (lien avec points de mobilité).
  - Aucune infrastructure pré-existante : sécuriser les trajets effectués aujourd'hui mais dangereux pour les usagers.
  - Rabattre vers les TC : PEM de Saint-Julien.

La CCG doit s'engager à réaliser cette mesure à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et avant fin 2022, sous réserve d'obtention des cofinancements escomptés par ailleurs et de la validation par les différentes instances compétentes des éléments d'étude et de planification financière nécessaires à la réalisation de chacune des opérations.

Coût prévisionnel de la mesure : 10 M € co-finançable à hauteur de 40 % par la Confédération suisse dans le cadre du PA3. Autres financeurs potentiels : Etat (TEPCV), Conseil Départemental, Région, participation éventuelle des communes, Europe (Interreg).

PJ Crastes observe qu'il est nécessaire de prendre des risques en commandant des études sans avoir les financements pour être prêt à solliciter des aides financières le moment venu.

## **2. Technopôle : achat foncier SMAG**

### *Eléments de contexte*

-conséquences de la loi NOTRe : dissolution du SMAG, entrée de la Région dans les futures instances de gouvernance et d'intervention de la Technopôle, positionnement et place du Département à clarifier et déterminer.

-à très court terme, apurement de la dette du SMAG avant le 31/12/2016 : une créance du SMAG dans le cadre du bilan de clôture de la concession de la ZAC de 1 585 K€, un premier remboursement de 529 K€ intervenu en 2015, une décision prise d'apurer le solde de 1 056 K€ par des cessions de terrains, propriétés du SMAG.

Ainsi la CCG s'engagera à racheter au SMAG les terrains en bordure d'autoroute pour une surface de 14 146 m<sup>2</sup> ainsi que les terrains en bordure d'autoroute dans le prolongement de la société VIANUMERICA pour une surface de 11 357 m<sup>2</sup> pour un portage d'un montant total de 1,5 M€.

### **II° - Compte-rendu des représentations :**

**SIDEFAGE** : néant.

**SIGETA** : attribution du marché de travaux de l'aire de Reignier. La loi citoyenneté/égalité permettra d'augmenter les sanctions en cas d'occupation illicite de terrains.

**SMAG** : néant.

**ARC SM** : néant.

**GLCT Transfrontalier** : néant.

**EPF** : néant.

**GLCT Transports** : avancées en matière de négociation sur le renouvellement de la DSP. Au moment du lancement de la consultation, à offre constante, il était nécessaire de prendre en charge 600 000 € supplémentaires, correspondant au déficit généré qui était auparavant assumé par les TPG. A la suite des négociations, l'offre Dn et M serait maintenue à son niveau actuel avec possibilité d'intégrer les scolaires. Le cadencement de la ligne D passerait de 12 à 6 minutes. L'attribution de la DSP sera attribuée le 16 décembre prochain avec mise en service de la nouvelle offre au retour des vacances de Pâques.

A Vielliard souligne que l'augmentation des fréquences, le cadencement et la régularité sont des éléments essentiels pour l'utilisateur qui peuvent l'inciter à utiliser ce moyen de transport, et ont beaucoup plus d'impacts que le prix du billet.

**ASSOCIATION DES MAIRES** : le congrès des Maires départemental aura lieu samedi 19 novembre.

### III° - Compte-rendu des travaux du Bureau

Aucune observation n'est formulée.

### IV° - Délibérations

#### 1. Coopération transfrontalière : projet de territoire Grand Genève : vœux de la Communauté de communes du Genevois en matière d'engagements et de coopération transfrontalière

CF débat ci-dessus.

Le Genevois français fait partie intégrante de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève. Le Grand Genève est une agglomération particulièrement dynamique, avec un rythme exceptionnel de croissance démographique à l'échelle européenne, portant sa population à près d'un million d'habitants. Cette attractivité est liée à une activité économique soutenue, marquée par la création de près de 70 000 emplois en 15 ans dans la partie suisse du Grand Genève, contre 7 000 emplois créés dans le Genevois français durant la même période. Sa croissance démographique et urbaine appelle à relever d'importants défis en matière de mobilité, de maîtrise de l'urbanisation, de préservation de l'environnement, de production de logements abordables, de mobilisation de foncier économique de part et d'autre de la frontière, de formation et de cohésion sociale. Elle suppose un renforcement de la coopération transfrontalière pour le développement des services et équipements nécessaires aux habitants et entreprises du Grand Genève, dans l'intérêt des deux parties, française et suisse.

Ces dernières années, la coopération franco-genevoise a connu de véritables succès (CEVA, gestion transfrontalière de l'eau, contrats corridors, développement des lignes de transport transfrontalières, planification commune, intensification des rencontres politiques,...) mais aussi certaines désillusions. Les élus et la population regrettent qu'en dépit de l'avancement du Léman Express, les difficultés de financement des infrastructures de mobilité perdurent, faisant peser une réelle menace à moyen terme sur de nombreux projets. Ces difficultés mettent en péril, de manière plus générale, l'équilibre de l'agglomération, et risquent d'enrayer le développement de cette zone de prospérité.

En effet, face à la croissance de la population et de l'activité, et en lien avec le déséquilibre de l'implantation emplois-logements sur le Grand Genève, les besoins en matière de mobilité augmentent sur le territoire. Les 460 000 passages de douanes quotidiens - chiffre constaté en 2011 - mènent à une véritable saturation du réseau routier : cet engorgement a pour conséquence à la fois une perte de compétitivité économique globale et des enjeux en matière de pollution atmosphérique et de santé publique. Aujourd'hui, le développement des lignes de transport transfrontalières ne suffit pas à enrayer l'utilisation de la voiture. L'investissement dans des infrastructures transfrontalières de transport public est indispensable sur tous les fronts : tramways, train, bus, bus à haut niveau de service, parking relais, pôles d'échanges

Le Projet de Territoire Grand Genève s'inscrit dans un horizon temporel plus large que les anciens projets d'agglomération, et évoque les enjeux en matière de coopération franco-genevoise à l'horizon 2030. Les élus du Conseil communautaire réaffirment l'intérêt de la Communauté de communes du Genevois envers la coopération transfrontalière, qui doit continuer à mobiliser l'ensemble des partenaires de l'agglomération du Grand Genève, au-delà d'un contexte économique et politique actuellement compliqué. Afin de continuer à développer une synergie partagée entre les différents partenaires, et afin de poursuivre un développement qualitatif du bassin de vie, le Conseil communautaire souhaiterait que les points bloquants suivants soient intégrés au projet politique du Projet de Territoire Grand Genève, et fassent l'objet d'engagements à court terme de la part du canton de Genève :

- **Donner la priorité aux équipements structurants favorables à l'ensemble de l'agglomération** : lors de la déclaration commune pour la relance du Grand Genève adoptée en novembre 2015, les partenaires du GLCT Grand Genève se sont engagés à concentrer leurs actions et moyens sur une liste resserrée de projets structurants pour l'agglomération du Grand Genève, issue des accords préalables à la signature du Projet d'Agglomération n°2 (tramway, pôle d'échange, bus à haut niveau de service, parking relais). Monsieur le Président souligne qu'à ce titre, les partenaires français seront très attentifs à ce que tous les projets proposés par eux, dans l'esprit de la déclaration commune, soient bien pris en compte pour garantir le caractère transfrontalier du Projet d'agglomération 3 et de ses financements. En effet, les infrastructures françaises et transfrontalières sont celles qui connaissent le plus d'effets en termes de mobilité pour le Canton de Genève lui-même, car elles présentent un important potentiel de report modal de la voiture vers

les transports en commun, et elles impactent les axes qui concentrent l'essentiel des flux en direction et au sein du Canton de Genève. Ainsi, les 14 projets structurants proposés par les différents maîtres d'ouvrage français au titre du PA3 (période 2019-2022), faisant l'objet d'une demande de cofinancement auprès de la Confédération suisse, devraient être prioritaires tant pour les partenaires genevois que français. Monsieur le Président rappelle que la Communauté de communes du Genevois a présenté un projet de mobilité douce, à savoir un rabattement depuis les pôles locaux vers Saint-Julien. La demande de cofinancement pour la réalisation de cette mesure fera l'objet d'une seconde délibération.

- **Afficher un engagement tenable du Canton de Genève sur sa participation au financement du bon fonctionnement des lignes de transport transfrontalières** : conformément à ce qui se pratique dans la plupart des grandes agglomérations dans le monde, il convient d'organiser la gestion des transports en commun de sorte que les frais de fonctionnement des équipements publics soient équilibrés sur l'ensemble du territoire (transports, établissements de santé ou de formation, logements accessibles, équipements sportifs et culturels...). Au-delà des apports des collectivités françaises, un apport genevois est nécessaire pour faire fonctionner le réseau de tramways et de bus transfrontaliers du Grand Genève. Les bénéfices pour Genève en matière de réduction du trafic automobile et d'amélioration de la qualité de l'air seront des critères qui viendront compléter le seul critère de la prise en charge territoriale du financement. Cette contribution est à ramener au regard du budget du Canton de Genève (8 milliards d'euros, soit l'équivalent des budgets réunis de la Région Auvergne Rhône-Alpes, de la Métropole de Lyon et des Conseils Départementaux de la Haute-Savoie et de l'Ain), de l'impôt sur les travailleurs frontaliers conservés par le Canton de Genève et les communes genevoises, ainsi qu'aux gains réels pour le Canton de Genève, obtenus grâce à cette offre, en matière de mobilité, d'attractivité économique et de qualité de l'air. Il est donc primordial qu'un travail précis puisse être établi sur cette question et débouche sur un accord rapide entre autorités françaises et genevoise.

- **Assurer une mobilité fluide garantie pour les passages domicile/travail à la frontière** : les bouchons aux passages frontières principaux sont nombreux et pourraient l'être encore plus si la perspective de fermer les petits passages frontières est confirmée : une telle décision aurait des conséquences substantielles en matière de report vers les autres douanes et générerait une augmentation des distances à parcourir pour des milliers d'utilisateurs. Monsieur le Président souhaite qu'une concertation franco-genevoise soit véritablement installée de manière constante sur le sujet. En effet, une coopération concrète, constructive, ambitieuse et néanmoins réaliste, mais aussi visionnaire sur le moyen et long terme, est désormais indispensable pour structurer durablement la mobilité au sein de l'agglomération.

- **Décider et réaliser un travail constructif sur les moyens à mettre en œuvre afin d'assurer la prise en compte de tous les frontaliers dans la compensation financière genevoise, quelle que soit leur nationalité** : les échanges et clarifications engagés depuis l'été 2014, à propos de la compensation financière genevoise (CFG) ont été intéressants et constructifs. Il demeure cependant un point à régler : le Canton de Genève doit assurer que les salaires retenus au titre de la masse salariale qui fonde le calcul de la CFG, correspondent effectivement aux salaires de toutes les personnes vivant en France et travaillant sur Genève, quelle que soit leur nationalité, donc y compris les genevois qui acquittent actuellement pour la plupart leurs impôts sur déclaration à Genève et ne sont pas prélevés à la source. Il revient au Canton de Genève de s'assurer de la fiabilité de ce que les employeurs genevois déclarent. Par ailleurs, les collectivités françaises s'engagent également à redoubler d'efforts dans l'application des lois faisant obligation aux résidents principaux en France de déclarer leur situation fiscale.

Il est également fait état de sujets structurants qu'il convient d'aborder dès aujourd'hui pour une organisation à long terme, et qui sont à intégrer au document politique du Projet de Territoire Grand Genève :

- **Prévoir l'aménagement d'infrastructures de transports pour une mobilité fluide et performante** : au vu des caractéristiques de l'agglomération du Grand Genève précédemment énoncées, des investissements majeurs pour l'ensemble de l'agglomération et non seulement pour la ville-centre sont nécessaires en matière de transports. Un plan de déplacements d'ensemble doit être préparé et décidé conjointement : cela fait notamment l'objet du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Mais au-delà de l'échéance du PA3, la mise en œuvre des PA1 et PA2 doit faire l'objet d'une coopération régulière, déterminée pour le bénéfice conjoint des parties françaises et suisses. Monsieur le Président souligne que les autorités françaises sont engagées dans des programmes lourds, certains projets ne pouvant être portés seuls, tant sur l'investissement que sur le fonctionnement.

- **Décider d'une organisation des logements mieux répartie sur l'ensemble de l'agglomération :** Monsieur le Président souligne que chacun des partenaires doit assumer sa responsabilité dans sa politique d'aménagement du territoire et de production de logements. Pour autant, il est de l'intérêt conjoint des partenaires genevois, vaudois et français de promouvoir et d'œuvrer ensemble à un modèle de développement durable pour le Grand Genève. A ces fins, le rééquilibrage en termes d'organisation de la vie dans l'agglomération est nécessaire, avec un suivi fin et concerté des réalisations. En effet, Genève construisant peu de logements, la partie française de l'agglomération doit construire afin de répondre aux besoins liés à la croissance de toute l'agglomération et du Canton de Genève en particulier. Ainsi, les petites communes perdent leur aspect de bourgs et tendent à devenir une banlieue résidentielle de Genève, urbanisée en continu, aux infrastructures inadaptées à un tel accueil de population. Monsieur le Président rappelle que les élus de la Communauté de communes du Genevois, par le biais du SCoT 2014-2024, ont souhaité limiter le développement de nouveaux logements et développer davantage le logement au profit des salariés en euro.

Au-delà de l'engagement pris en 2007 sur le rééquilibrage en matière de production de logement et de l'inertie liée au processus de production, l'ensemble des partenaires français, vaudois et genevois a pris conscience de la nécessité et de l'importance de tendre vers une ville plus dense, dans le sens du renouvellement urbain à la française ou de la construction de la ville vers l'intérieur à la suisse. Les efforts engagés depuis plusieurs années commencent à porter leurs fruits : en 2015, et après une constante progression depuis 2010, plus de 2100 logements ont été construits dans le Canton de Genève. Ces résultats constituent une valeur de référence plancher, et les moyens mis en œuvre pour réaliser cet objectif doivent être maintenus dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal.

En conclusion il est rappelé qu'il est fondamental que l'ensemble des partenaires se donnent les moyens de poser les conditions garantissant le financement des projets retenus collectivement, et au-delà des déclarations d'intention inscrites dans le texte du projet d'agglomération.

A ces fins, le Conseil Communautaire décide :

- d'approuver la présente motion, énonçant les points que la Communauté de communes du Genevois souhaiterait voir traités au travers du projet politique du Projet de Territoire Grand Genève ;
- De communiquer la présente motion aux collectivités françaises membres du Grand Genève, et de solliciter le Président de l'ARC, afin de faire remonter ces mêmes points à l'ensemble des partenaires politiques, signataires du Projet de Territoire Grand Genève.

- Adopté avec 2 contre (F BUDAN et G DEGENEVE) et 5 abstentions (R VILLET, E ROSAY, L DEVIN, C BEROUJON et I FILOCHE représentée par C BEROUJON)

## **2. Coopération transfrontalière : projet d'agglomération n°3 : mesure demandant un cofinancement**

Présentation du contexte territorial ainsi que l'essence du Projet de territoire Grand Genève. Le Grand Genève est une agglomération particulièrement dynamique, avec un rythme exceptionnel de croissance démographique à l'échelle européenne, qui porte sa population à près d'un million d'habitants. Le caractère transfrontalier du Grand Genève renforce les défis (les risques, mais aussi les opportunités) auxquels sont confrontées toutes les métropoles : cohésion sociale, maîtrise du développement urbain, explosion de la mobilité et congestion, santé et pollution, respect de la biodiversité et des espaces naturels ou agricoles, qualité des paysages, développement économique plus équilibré, qualité de vie pour tous.

Afin de répondre collectivement à ces enjeux, le Grand Genève s'est engagé dans l'élaboration de son Projet de Territoire 2016-2030. Ce projet de territoire s'inscrit dans la continuité des Projets d'agglomération franco-valdo-genevois n°1 et 2. Il permettra de répondre à la troisième génération de l'appel à projet « Projet d'agglomération » de la Confédération suisse. Dans cette démarche, l'ARC représente ses membres au sein du GLCT (Groupement Local de Coopération Transfrontalière) Grand Genève.

Le Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 comporte :

- le document politique, qui, à l'image de la Charte de 2012, pose les principes fondamentaux de la coopération transfrontalière au sein du Grand Genève et s'inspire du texte de refondation politique adopté le 19 novembre 2015. Ce document politique est accompagné de la liste des mesures proposées pour le prochain « Accord sur les Prestations » avec la Confédération ;
- le projet d'aménagement, qui développe vision d'ensemble de l'agglomération à l'horizon 2030, pour les trois thématiques phares du Grand Genève : la mobilité, l'urbanisation et l'environnement.

Le projet de territoire comporte également plusieurs annexes :

- les mesures détaillées qui seront engagées par les territoires pour mettre en œuvre les stratégies mobilité, urbanisation et environnement. Les mesures mobilité, dites « mesures infrastructurelles », dont la réalisation est prévue entre 2019 et 2022, et qui répondent aux critères de sélection de la Confédération, sont celles qui font l'objet d'une demande de cofinancement dans le cadre du Projet d'agglomération n° 3 ;
- le programme de travail du Grand Genève pour les 4 prochaines années ;
- le diagnostic et les éléments relatifs à la prospective territoriale ;
- le rapport de mise en œuvre du Projet d'Agglomération n°2, document nécessaire pour la Confédération suisse.

Le document politique ainsi que la liste des mesures sollicitant un cofinancement auprès de la Confédération suisse seront signés le 8 décembre 2016 par l'ensemble des partenaires du Grand Genève. Ce sont ces deux documents qui font l'objet d'un engagement politique. L'ensemble des collectivités membres de l'ARC doit délibérer avant cette date sur les mesures qu'elles portent et qui les concernent directement, c'est l'objet de la présente délibération.

Il est rappelé le cadre de l'appel à projet de la Confédération suisse ainsi que les cofinancements obtenus par les collectivités au titre des projets d'agglomération franco-valdo-genevoise n°1 et 2. La Confédération suisse participe, au titre du « fonds d'infrastructure », au financement de mesures qui améliorent les infrastructures de transports en commun et de mobilité douce dans les villes et les agglomérations, y compris les agglomérations transfrontalières et à condition que les mesures soutenues sur le territoire français aient des effets positifs sur la partie suisse de l'agglomération.

La Confédération évaluera la cohérence d'ensemble du Projet de territoire, et notamment la stratégie portée par le Grand Genève pour articuler urbanisation-mobilité-environnement. Il s'agit plus particulièrement de favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux, en développant ces modes de transports et en limitant l'étalement urbain. Les enjeux environnementaux et paysagers doivent être considérés comme une toile de fond inhérente au projet.

Pour figurer dans la liste des « mesures infrastructurelles » (projets) sollicitant un cofinancement de la part de la Confédération suisse, les projets doivent répondre aux critères suivants :

- pertinence de la mesure pour l'agglomération, notamment effets positifs sur la partie suisse de l'agglomération lorsqu'il s'agit d'une mesure en France ;
- degré de maturité élevé ;
- rapport coût-utilité bon ou très bon ;
- la réalisation et le financement garanti de mesure doivent être atteints dans les quatre ans suivant l'adoption du message relatif à la libération des moyens du programme en faveur du trafic d'agglomération (loi d'adoption du Projet d'agglomération n°3 par la Confédération suisse).

Pour rappel, la Confédération demande aux agglomérations d'opérer une priorisation dans la liste des projets présentés, selon les temporalités suivantes :

A1	2011-2014	Cofinancé Confédération
A2	2015-2018	Cofinancé Confédération
A	2019-2022	Cofinancement Confédération sollicité PA3
Ae	2019-2022	Assumé par l'agglomération
B	2023-2026	Cofinancement Confédération sollicité PA4
Be	2023-2026	Assumé par l'agglomération
C	Après 2026	/

Rappel des cofinancements sollicités et obtenus par les collectivités dans le cadre des Projets d'Agglomération n°1 et 2 :

	PA1 (en MCHF 2005)				PA2 (en MCHF 2012)			
	Coût des mesures déposées	Coût des mesures retenues	Montant subvention total	Montant subvention sur France	Coût des mesures déposées	Coût des mesures retenues	Montant subvention total	Montant subvention sur France
A	668,78	465,15	186	36	962,9	510,24	204	33
B	36,55	172,12			658,66	468,84		
A+B	705,33	637,27			1 612	979,09		

Le bilan des mesures portées par la CCG dans le cadre des PA1 et PA2 et ayant obtenu un cofinancement est le suivant :

Projet d'agglomér	Ref. Mesure	Objet Mesure	Taux cofinance	Montant cofinancement	Réalisation
-------------------	-------------	--------------	----------------	-----------------------	-------------

ation			ment		
PA1	35-3	Réalisation d'aménagements TP sur la ligne de bus entre Genève et St-Julien (partie FR)	40%	1,33 M€	En cours de maîtrise d'œuvre : réalisation 2018.
PA1	35-5	Aménagement d'une liaison modes doux entre Saint-Julien et Perly		0,46 M€	Réalisé mais trop tôt : cofinancement non touché.
PA2	35-14	Construction d'un axe tram entre Genève et Saint-Julien et requalification de l'espace public.		15,6 M€	DUP réalisée. Attente déblocage cofinancement Etat de Genève.

La liste de mesures annexée au PA3 reprend l'ensemble des mesures inscrites par les collectivités dans le cadre des projets d'agglomération antérieurs, auquel sont ajoutées quelques mesures supplémentaires. Cette liste se compose des catégories de mesures suivantes :

- les mesures mobilité « infra » répondant aux critères du fonds d'infrastructure et sollicitant un cofinancement de la Confédération suisse. Ces mesures sont priorisées en « A » (2019-2022) ou « B » (2023-2026). Seules les mesures « A » feront l'objet d'une contractualisation avec Berne si elles devaient être retenues ;
- les mesures mobilité ne sollicitant pas le cofinancement de la Confédération suisse, mais participant à l'objectif de report modal et à la montée en qualité du système de mobilité. Elles sont notées « Ae », « Be » ou « C » selon leurs horizons de réalisation ;
- les mesures urbanisation, environnement et paysage, non éligibles au cofinancement de la Confédération mais participant au Projet de territoire. Egalement notées « Ae », « Be » ou « C » selon leurs horizons de réalisation.

La Communauté de communes du Genevois sollicite un cofinancement de la part de la Confédération suisse sur une seule mesure de mobilité, classée en A (réalisation entre 2019 et 2022). Il s'agit de la mesure 35.10, à savoir « Aménagement d'une liaison mobilité douce entre Saint-Julien et les centres locaux, et rabattement vers les TC et le réseau cyclable suisse + stationnement vélo ».

Le Conseil communautaire décide :

- d'approuver la liste des mesures « A », « Ae », « B », « Be » et « C » proposées par la Communauté de communes du Genevois dans le cadre de la candidature du Grand Genève au fonds d'infrastructure de la Confédération suisse par le biais du Projet de territoire - Projet d'Agglomération de troisième génération ;
- de s'engager à réaliser\* les mesures « A » et « Ae » à l'horizon de réalisation prévu, soit à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et avant la fin 2022, sous réserve d'obtention des cofinancements escomptés par ailleurs (dont le fonds d'infrastructure pour les mesures A) et de la validation par les différentes instances compétentes des éléments d'étude (AVP, etc.) et de planification financière nécessaires à la réalisation de chacune des opérations ;
- de s'engager à assurer toutes les procédures d'études et de planification utiles à la mise en œuvre des mesures « B » et « Be » dans les horizons de réalisation prévus ;
- d'autoriser le Président de l'ARC Syndicat Mixte :
  - à proposer ces mesures dans le cadre de la candidature du Grand Genève au fonds d'infrastructure de la Confédération suisse par le biais du Projet de territoire- Projet d'Agglomération de troisième génération ;
  - à s'engager, pour la Communauté de communes du Genevois, à réaliser les mesures « A », « Ae », « B » et « Be » aux horizons de temps annoncés et dans les conditions précisées aux alinéas précédents.

\* Selon l'accord sur les prestations, par « engager et réaliser, il faut comprendre : déclencher et faire avancer la planification d'une mesure, soumettre pour décision les objets nécessaires à la réalisation de cette mesure aux organismes compétents (décisions en matière de planification et/ou financière), et dans les cas où ces derniers auront pris les décisions, réaliser la mesure ».

- Adopté avec 3 contre (F BUDAN, G DEGENEVE et R VILLET) et 3 abstentions (L DEVIN, X PIN, E ROSAY) -

### 3. Eau : dissolution du Syndicat Mixte Départemental d'Eau et d'Assainissement

Au vu des conclusions de l'audit engagé par le Département de Haute-Savoie et confié au cabinet Deloitte, la dissolution du SMDEA apparaît nécessaire, au regard de la gestion de la dette, des emprunts redistribués et des subventions du Département versées par l'intermédiaire d'un tiers.

Une délibération du Comité Syndical du SMDEA en date du 7 octobre 2016 engage un processus de dissolution, avec pour objectif d'aboutir au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et qui rappelle la procédure nécessitant une délibération des adhérents pour la dissolution du SMDEA ainsi que pour la reprise de la dette le cas échéant.

En conséquence, le Conseil Communautaire décide :

- d'être favorable au projet de dissolution du SMDEA,
  - d'accepter la reprise de la fraction de la dette du SMDEA qui lui incombe, selon la répartition par organismes bancaires détaillées en annexe de la présente délibération,
  - d'autoriser le Président à signer tous les actes relatifs à cette reprise de la dette.
- Adopté à l'unanimité -

PJ Crastes souhaite savoir ce que cette dissolution va changer pour la CCG.

G Roguet répond que la dette sera directement remboursée aux banques. Les subventions seront quant à elles attribuées par le Département.

Départ X Pin, qui donne procuration à L Devin.

#### **4. Déchets : convention de collecte des textiles usagers**

La Communauté de communes du Genevois a équipé le territoire de 22 points de collecte des textiles en partenariat avec la fibre savoyarde. Ces points de collecte ont permis de collecter en 9 mois 112 510 kg de textiles soit 2.8 kg par habitant.

Il est proposé de conclure une convention avec Eco-TLC qui a pour objet de permettre, grâce à une meilleure information des citoyens et une meilleure coordination de la collecte, le détournement des textiles usagés du flux des ordures ménagères.

En effet, Eco-TLC est un organisme coordinateur agréé par les pouvoirs publics qui a pour mission de coordonner la filière des textiles en étant notamment l'interface entre la Collectivité et l'Eco-organisme référent (les éco-organismes sont des organismes collectifs agréés par les pouvoirs publics, auxquels peuvent adhérer les producteurs pour remplir leurs obligations d'enlèvement et de traitement des textiles) et de verser un soutien financier à la Collectivité afin de réaliser des actions de communication.

Pour ce faire, la Collectivité doit respecter un certain nombre d'obligations :

- réaliser et justifier de la mise en œuvre d'actions de communication
- disposer d'au moins 1 point d'apport volontaire par tranche de 2000 habitants sur l'ensemble du territoire de la collectivité

La convention définit le cadre juridique et financier des relations entre les parties ainsi que leurs obligations réciproques ainsi que les informations sur la collecte et le traitement des déchets de textiles à apporter à la connaissance des citoyens.

Elle prend effet au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de la signature et expirera de plein droit le 31 décembre 2019.

En conséquence, le Conseil Communautaire décide :

- d'approuver la convention de collecte des textiles usagés à intervenir avec Eco-TLC ;
  - d'autoriser le Président à signer ladite convention ainsi que toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.
- Adopté à l'unanimité -

#### **5. Mobilité : avenant à la convention d'entretien CCG - Ville de Saint-Julien pour l'exploitation du P+R à la gare de Saint-Julien**

Suite à l'acquisition par la Communauté de Communes du Genevois des parcelles d'assiette du P+R de la Gare de Saint-Julien, une convention a été conclue entre les deux collectivités en 2014 aux fins de définir les modalités de l'entretien et de l'exploitation de ce parking.

Par délibération du conseil municipal de Saint-Julien en date du 14 septembre 2016, la Ville a instauré, dans le cadre d'une gestion globale du stationnement, un dispositif de stationnement payant sur ce parking et mis en place une grille tarifaire, depuis le 1<sup>er</sup> novembre dernier.

Dans ce contexte, il convient d'acter le fait que les recettes perçues par la Ville seront intégralement reversées à la Communauté de Communes du Genevois, déduction faite des dépenses d'investissement et charges d'exploitation engagées et réalisées par la Ville.

Par conséquent, il convient de procéder à ces modifications par voie d'avenant à la convention initiale.

Une première estimation financière des charges d'exploitation ainsi que des recettes générées par le stationnement a été établie et amène les éléments suivants :

- dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation : de l'ordre de 15 K€
- recettes annuelles de stationnement : de l'ordre de 30 K€

Monsieur le Vice-Président propose au Conseil Communautaire :

- d'approuver le projet d'avenant n° 1 à la convention d'entretien CCG - Ville de Saint-Julien pour l'exploitation du P+R temporaire à la gare de Saint-Julien-en-Genevois, tel qu'annexé,
- d'autoriser le Président à signer l'avenant ainsi que tout document afférent à la mise en œuvre de ce dossier.

- Adopté à l'unanimité -

#### **V° - Divers**

Néant.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

Rédigé par Séverine Ramseier, le 21 novembre 2016.

Vu par le Président