

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-001****SUPPRESSION D'UN SIÈGE D'ADJOINT AU MAIRE**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	21	26

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Khadija UNAL à Mme Valérie MOUNY, Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI, M. Christian LANDREAU.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu les articles L. 2122-1 et L. 2122-2 du Code général des collectivités territoriales,

Considérant la délibération n°054/2020 du conseil municipal en date du 7 juillet 2020, portant sur la

fixation du nombre d'adjoints au maire à huit,

Considérant la démission de Madame Catherine MITIS, 7e adjointe en date du 29 janvier 2024,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- **SUPPRIME** un poste d'adjoint au maire,
- **FIXE** le nombre des adjoints au maire à sept.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	2
Ne prend pas part au vote	0

Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5134-AU-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-002****ÉLECTION D'UN NOUVEL ADJOINT AU MAIRE**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	22	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Khadija UNAL à Mme Valérie MOUNY, Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Considérant la démission de Monsieur Pierre-Marie PHILIPPS de son poste d'adjoint au Maire en charge de la

solidarité, la santé et la citoyenneté en date du 3 décembre 2023,

Vu la délibération n°001/2024 du conseil municipal du 6 février 2024, fixant le nombre d'adjoints au maire à sept,

En application des articles L. 2122-7 et L. 2122-7-2 du Code général des collectivités territoriales,

Considérant que le nouvel adjoint est choisi parmi les conseillers municipaux de même sexe que celui démissionnaire,

Monsieur Pierre-Marie PHILIPPS reste toutefois conseiller municipal.

Monsieur Matthieu CLAVEL se déclare candidat,

MM. Étienne t'KINT de ROODENBEKE et Rémi VINE-SPINELLI sont désignés en qualité d'assesseurs.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

- **DÉSIGNE** Monsieur Matthieu CLAVEL par vote à bulletins secrets, adjoint au Maire au 7^{ème} rang du tableau,

Résultat du dépouillement :

Votes enregistrés : 27

Abstention : 1

Blancs : 3

Suffrages exprimés : 26

Majorité absolue : 23

À obtenu : Monsieur Matthieu CLAVEL 23 voix.

VOTE	
Pour	23
Contre	0
Abstention	1
Ne prend pas part au vote	3

Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5136-DE-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-003****CRÉATION D'UNE NOUVELLE COMMISSION MUNICIPALE "COMMUNICATION ET
SYSTÈME D'INFORMATION" ET ÉLECTION DE SES MEMBRES**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu l'article L. 2121-22 du Code général des collectivités territoriales,

Considérant le règlement intérieur du conseil municipal,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

- **DECIDE** par 26 voix pour et 1 abstention (Christian LANDREAU), vote à main levée, l'institution d'une nouvelle commission Communication et système d'information,
- **DESIGNE** par 26 voix pour et 1 abstention (Christian LANDREAU), vote à main levée, les membres appelés à siéger au sein de la nouvelle commission municipale précitée, lesquelles seront composées de six élus issus de la majorité, un élu issu du groupe « Ferney en Grand » et un élu du groupe « La Force de l'Union ».

Suffrage exprimé :

Nombre de votants : 27

Abstention : 1

Suffrages exprimés : 26

Sont élus à la majorité absolue des suffrages :

Majorité municipale :

- M. CLAVEL Matthieu (26 voix)
- M. GRATTAROLY Stéphane (26 voix)
- Mme LÉGER Aurélie (26 voix)
- Mme MITIS Catherine (26 voix)
- Mme MOUNY Valérie (26 voix)
- M. t'KINT de ROODENBEKE Etienne (26 voix)

Liste Ferney En Grand :

- M. Jean-Loup KASTLER (26 voix)

Liste La Force de L'Union :

- M. LACOMBE Dorian (26 voix)

VOTE	
Pour	26
Contre	0
Abstention	1
Ne prend pas part au vote	0

Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5138-DE-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-004****MODIFICATION DU PERIMETRE DE LA COMMISSION MUNICIPALE "URBANISME,
ENVIRONNEMENT ET INFORMATIQUE"**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu l'article L. 2121-22 du Code général des collectivités territoriales,

Considérant que lors de la première réunion, sachant que le maire est président de droit, les commissions désignent un vice-président qui peut convoquer les membres et présider si le maire est absent ou empêché.

Considérant qu'il convient de modifier le périmètre de la commission Urbanisme, environnement et informatique. Les autres dispositions de la délibération n°062/2020 du conseil municipal 10 juillet 2020.

Considérant le règlement intérieur du conseil municipal,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- **MODIFIE** le périmètre de la commission « Urbanisme, environnement et informatique » et nomme cette commission « Urbanisme, environnement ».

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5078-AU-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-005****MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE DE LA COMMISSION MUNICIPALE "SOLIDARITÉS, SANTÉ
ET CITOYENNETÉ"**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Considérant l'article L. 2121-22 du Code général des collectivités territoriales, le conseil municipal peut former, au cours de chaque séance, des commissions chargées d'étudier les questions soumises au conseil soit par l'administration, soit à l'initiative d'un de ses membres,

Considérant que pour des raisons de réorganisation, il est nécessaire de modifier le périmètre de la commission « solidarités, santé et citoyenneté », et de renommer celle-ci, pour des raisons de réorganisation

Les autres dispositions de la délibération n°062/2020 du conseil municipal 10 juillet 2020, créant la commission « solidarités, santé et citoyenneté » restent en vigueur,

Considérant le règlement intérieur du conseil municipal,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- **MODIFIE** le nom de la commission municipale « solidarités, santé et citoyenneté » en supprimant le périmètre de la citoyenneté et nomme cette commission « solidarités et santé ».

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5142-AU-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-006****DÉSIGNATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DE LA COMMISSION "SOLIDARITÉS ET SANTÉ"
SUITE A LA DÉMISSION D'UN MEMBRE DE LA MAJORITÉ**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Considérant les démissions de Madame Catherine MITIS, de la commission « Solidarités et santé » », il est nécessaire de désigner des membres de cette commission dans les conditions de son installation en juillet 2020,

Considérant que le maire de la commune est président de droit de cette commission, et que ses membres sont issus de l'ensemble des sensibilités politiques présent au conseil municipal.

Considérant la délibération n°062/2020 du conseil municipal relative à l'instauration des commissions municipales, le nombre de conseillers municipaux siégeant à cette commission est de huit. La répartition entre les listes reste identique eu égard aux nombres d'élus de chacune d'elles à savoir six élus issus de la majorité et un issu de chaque liste d'opposition.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

- **DÉSIGNE** Madame Chantal HARS appelée à siéger au sein de la commission « Solidarités et santé » en remplacement de Madame Catherine MITIS, membre démissionnaire.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5080-AU-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-007****DÉSIGNATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DE LA COMMISSION "SÉCURITÉ ET ÉCONOMIE
LOCALE" SUITE A LA DÉMISSION D'UN MEMBRE DE LA MAJORITÉ**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L. 2121-21,

Considérant la démission de Monsieur Étienne t'KINT de ROODENBEKE de la commission municipale « Sécurité et économie locale », son remplacement au sein de cette commission est nécessaire en application de l'article L. 2121-22 du Code général des collectivités territoriales,

Considérant que le maire de la commune est président de droit de cette commission, ses membres sont issus de l'ensemble des sensibilités politiques présents au conseil municipal.

Conformément à la délibération n°062/2020 du conseil municipal instaurant des commissions municipales ainsi que l'élection de leurs membres,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré:

- **DÉSIGNE** Madame Corinne DEMARQUAY appelée à siéger au sein de la commission « Sécurité et économie locale », en remplacement de Monsieur Étienne t'KINT de ROODENBEKE, membre démissionnaire.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5149-AU-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-008****MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE DE LA COMMISSION MUNICIPALE "CULTURE, VIE
ASSOCIATIVE ET ÉVÈNEMENTIELLE, SPORT ET COMMUNICATION"**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Considérant l'article L. 2121-22 du Code général des collectivités territoriales, le conseil municipal peut former, au cours de chaque séance, des commissions chargées d'étudier les questions soumises au conseil soit par l'administration, soit à l'initiative d'un de ses membres,

Considérant que pour des raisons de réorganisation, il est nécessaire de modifier le périmètre de la commission « Culture, vie associative et événementielle, sport et communication », et de renommer celle-ci,

Considérant que les dispositions de la délibération n°033/2023 du conseil municipal 7 mars 2023, créant la commission « Culture, vie associative et événementielle, sport et communication » restent en vigueur,

Considérant le règlement intérieur du conseil municipal,

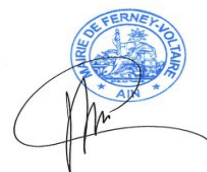
Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- **MODIFIE** le nom de la commission municipale « Culture, vie associative et événementielle, sport et communication », en supprimant le périmètre de la communication, et en nommant cette commission « Culture, vie associative et événementielle, sport et citoyenneté ».

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5144-AU-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-009**

**DÉSIGNATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DE LA COMMISSION "CULTURE, VIE
ASSOCIATIVE ET ÉVÉNEMENTIELLE, SPORT ET CITOYENNETÉ" SUITE A LA DÉMISSION
D'UN MEMBRE DE LA MAJORITÉ**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Considérant la délibération n°062/2020 du conseil municipal relative à l'instauration des commissions municipales,

Considérant la démission de Monsieur Balaky-Yem Phoramy BABALEY de la commission municipale « Culture, vie associative et événementielle, sport et citoyenneté », il est nécessaire de désigner un nouveau membre de cette commission dans les conditions de son installation le 10 juillet 2020.

Considérant que le maire de la commune est président de droit de cette commission, ses membres sont issus de l'ensemble des sensibilités politiques présent au conseil municipal.

Considérant la délibération n°062/2020 du conseil municipal du 10 juillet 2020, relative à l'instauration des commissions municipales, le nombre de conseillers municipaux siégeant à cette commission est de huit. La répartition entre les listes reste identique eu égard aux nombres d'élus de chacune d'elles à savoir six élus issus de la majorité et un issu de chaque liste d'opposition.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

- **DÉSIGNE** Monsieur Stéphane GRATTAROLY appelé à siéger au sein de la commission « Culture, vie associative et événementielle, sport et citoyenneté », en remplacement de Monsieur Balaky-Yem Phoramy BABALEY, member démissionnaire.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5151-DE-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-010****DÉSIGNATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DE LA COMMISSION "SCOLAIRE ET JEUNESSE"**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Considérant la délibération n°062/2020 du conseil municipal relative à l'instauration des commissions municipales,

Considérant la démission de Madame Mylène MAILLOT de la commission municipale « scolaire et jeunesse », il est nécessaire de désigner un nouveau membre de cette commission dans les conditions de son installation le 10 juillet 2020.

Considérant que le maire de la commune est président de droit de cette commission, ses membres sont issus de l'ensemble des sensibilités politiques présent au conseil municipal.

Considérant la délibération n°062/2020 du conseil municipal du 10 juillet 2020, relative à l'instauration des commissions municipales, le nombre de conseillers municipaux siégeant à cette commission est de huit. La répartition entre les listes reste identique eu égard aux nombres d'élus de chacune d'elles à savoir six élus issus de la majorité et un issu de chaque liste d'opposition.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

- **DÉSIGNE** Madame Corinne DEMARQUAY appelée à siéger au sein de la commission « scolaire et jeunesse » en remplacement de Madame Mylène MAILLOT, membre démissionnaire.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5235-DE-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-011****DÉSIGNATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DU CONSEIL MUNICIPAL AU CONSEIL
D'ADMINISTRATION DU CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE (CCAS)**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L. 2121-21 ;

Considérant la démission de Madame Laurence CAMPAGNE, conseillère municipale, de son siège au sein du conseil d'administration du Centre Communal d'Action Sociale (CCAS), et en application de l'article R.123-9 du Code de l'action sociale et des familles,

Conformément à la délibération n°058/2020 instaurant des commissions municipales ainsi que l'élection de leurs membres, le nombre des membres de cette commission est de sept.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- **DÉSIGNE** Monsieur Christian ALLIOD membre appelé à siéger au sein du Conseil d'administration du Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) en remplacement de Madame Laurence CAMPAGNE, membre démissionnaire.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5146-AU-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-012**

**DÉBAT D'ORIENTATION SUR LE RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ARRÊTÉ PAR
LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES (CRC) AUVERGNE-RHÔNE-ALPES SUR LA
MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Considérant que la Chambre Régionale des Comptes (CRC) Auvergne-Rhône-Alpes a procédé, dans le cadre de son programme de travail, à l'examen de la gestion de la communauté d'agglomération du Pays de Gex (mobilité transfrontalière)

Le conseil municipal, après en avoir délibéré:

- —**PREND** acte dudit rapport.

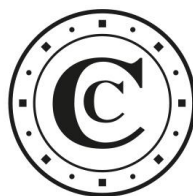
VOTE	
Pour	27
Contre	0
Abstention	0
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5157-AU-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX – LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

(Département de l'Ain)

Exercices 2017 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 4 mai 2023.

AVANT-PROPOS

La chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes a procédé, dans le cadre de son programme de travail au contrôle des comptes et de la gestion de la communauté d'agglomération du Pays de Gex, dans le cadre d'une enquête commune avec la Cour des comptes de la République du canton de Genève et la Cour des comptes du canton de Vaud.

Le contrôle a été engagé par lettre du 22 juin 2022 adressée à M. Patrice Dunand, président de la communauté d'agglomération et à M. Christophe Bouvier, son prédécesseur.

Après avoir examiné les réponses écrites apportées à ses observations provisoires par M. Dunand, ainsi que par les autres destinataires, la chambre a arrêté, à l'issue de sa séance du 4 mai 2023, les observations définitives objet du présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE.....	3
RECOMMANDATIONS.....	6
1 CHAMP DU CONTRÔLE ET MÉTHODOLOGIE.....	7
2 PRÉSENTATION DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX	9
2.1 Un territoire intégré dans un bassin de vie transfrontalier	9
2.2 La gouvernance : une communauté d'agglomération multipolaire.....	11
3 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ	12
3.1 La répartition de la compétence avec les communes	13
3.2 L'organisation interne	15
3.3 Le financement de la compétence	16
3.3.1 Les moyens alloués aux transports et à la mobilité	16
3.3.1.1 Les dépenses d'investissement	16
3.3.1.2 Les dépenses de fonctionnement	17
3.3.2 La compensation financière genevoise	18
3.3.3 Le versement mobilité	19
3.4 Les partenaires de l'EPCI au titre de la mobilité transfrontalière	20
3.4.1 Au niveau transfrontalier.....	20
3.4.1.1 Le groupement local de coopération transfrontalière « Grand Genève »	20
3.4.1.2 Le groupement local de coopération transfrontalière pour les transports publics transfrontaliers (GLCT TP).....	22
3.4.2 Le canton de Genève	23
3.4.3 En France.....	23
3.4.3.1 Le pôle métropolitain du Genevois français	23
3.4.3.2 La région Auvergne-Rhône-Alpes.....	24
3.4.3.3 Le département de l'Ain.....	24
4 D'IMPORTANTES ENJEUX DE MOBILITÉ.....	25
4.1 Une croissance démographique forte et continue.....	25
4.2 Un fort accroissement des flux de déplacement.....	28
4.3 Une dépendance à l'automobile qui demeure forte.....	28
4.4 Une offre relativement réduite en alternative à la voiture individuelle.....	30
5 LA PLANIFICATION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE ..	32
5.1 La planification transfrontalière	32
5.1.1 Les projets d'agglomération (PA)	32
5.1.2 Les mesures concernant le territoire du Pays de Gex.....	35
5.1.2.1 Sur la définition et le suivi des mesures	38
5.1.2.2 Sur les causes de retard dans la mise en œuvre des mesures	41
5.2 Les documents de planification	46
5.3 Le SCOT.....	46
5.3.1 Le plan climat air énergie territorial : des ambitions non encore suivies d'effets dans le domaine de la mobilité.....	47
5.3.2 Le PLUIH et les documents annexés	48
5.3.3 L'absence de plan de mobilité.....	49
6 LES GRANDS PROJETS DE L'EPCI EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ	51
6.1 Le volet ferroviaire	51
6.1.1 Le Pays de Gex, « grand oublié du Léman Express »	51

6.1.2 L'étude de faisabilité pour la réouverture de la ligne ferroviaire Pied du Jura	53
6.2 Les bus à haut niveau de service (BHNS)	54
6.2.1 Le BHNS Gex-Ferney-Voltaire	54
6.2.2 Le BHNS Saint-Genis-Pouilly-Meyrin et la restructuration du secteur Porte de France	55
6.3 Les mobilités douces	57
6.4 Les parkings relais et les pôles d'échanges multimodaux	58
6.5 Le tramway des Nations et l'interface multimodale	59
7 VERS UNE COMPÉTENCE AOM SUPRA COMMUNAUTAIRE ?	63
7.1 Une incertitude juridique quant à la possibilité pour le pôle métropolitain de devenir AOM	64
7.2 Une évolution institutionnelle liée aux choix de certains de ses membres	64
ANNEXES	66
Annexe n° 1. Compétences de l'EPCI avant le 1 ^{er} janvier 2019	67
Annexe n° 2. Équipe Grand Genève	68
Annexe n° 3. Organigramme des services de Pays de Gex Agglo	69
Annexe n° 4. Les performances financières annuelles	70
Annexe n° 5. La compensation financière genevoise (CFG)	71
Annexe n° 6. Chiffres clés du Grand Genève	72
Annexe n° 7. Comptages routiers pour l'ensemble du département de l'Ain : trafic moyen journalier	73
Annexe n° 8. L'offre de transports en commun et modes doux dans le Pays de Gex	75
Annexe n° 9. Modalités de demande de financement des mesures des projets d'agglomération	76
Annexe n° 10. Questions d'audit dans le cadre du contrôle commun avec la Cour des comptes de la République et canton de Genève :	78
Annexe n° 11. Méthodologie de sélection des mesures d'accompagnement au Léman Express (LEX)	79
Annexe n° 12. État d'avancement des mesures relatives à la mobilité sur le territoire de la communauté d'agglomération du Pays de Gex	80
Annexe n° 13. Articulation entre les différents documents de planification	86
Annexe n° 14. Les actions du PCAET concernant la mobilité	87
Annexe n° 15. Détail des actions de l'orientation d'aménagement de programmation (OAP) « Mobilité » du PLUiH	90
Annexe n° 16. Les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUiH relatives à la mobilité	92
Annexe n° 17. Programmation pluriannuelle de l'offre P+R du Pays de Gex à juin 2019	93
Annexe n° 18. Carte du réseau Léman Express	94
Annexe n° 19. Glossaire	95

SYNTHÈSE

La communauté d'agglomération du pays de Gex, communément appelée « Pays de Gex aggro » est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) situé au nord-est du département de l'Ain. Elle est géographiquement très enclavée avec, au nord et à l'ouest, la frontière avec la Suisse, à l'est la chaîne montagneuse du Jura et au sud le « verrou » de Bellegarde. Le Pays de Gex est intégré au bassin de vie transfrontalier du Grand Genève composé du canton de Genève, du district de Nyon (canton de Vaud) et des huit EPCI membres du Pôle métropolitain du Genevois français.

D'une superficie de 405 km², la communauté d'agglomération compte 100 314 habitants au 1^{er} janvier 2020, soit une densité de plus du double de la région Auvergne-Rhône-Alpes ou du département de l'Ain. Du fait de la proximité de Genève, qui concentre les deux-tiers des emplois de l'agglomération franco-suisse mais seulement un quart des logements, la croissance démographique du Pays de Gex est très forte. Ainsi, en moins de 30 ans, sa population a presque doublé. Pays de Gex aggro se classe au deuxième rang national des intercommunalités pour la croissance de la population, juste derrière la communauté de communes du Genevois.

Le Grand Genève constitue désormais la deuxième métropole de la région Auvergne-Rhône-Alpes après Lyon et la deuxième force économique de Suisse, après Zurich.

Carte n° 1 : Le territoire du Grand Genève :



Source : Wikipédia

Des enjeux de mobilité dans un territoire en forte hausse démographique

Depuis 2017, l'EPCI exerce les compétences relatives à l'organisation de la mobilité et à la voirie d'intérêt communautaire. L'exercice de ces compétences structurantes est donc relativement récent, d'autant que le changement de gouvernance et la crise sanitaire intervenues en 2020 ont pu retarder leur mise en œuvre.

L'augmentation de la population et du nombre de travailleurs frontaliers a notamment pour conséquence de générer d'importants flux de déplacements qui devraient encore s'accroître (+ 30 % à l'horizon 2030) et placent la communauté d'agglomération devant des défis importants en termes d'aménagement du territoire et de mobilité.

A ce jour, 85 % des déplacements depuis le Pays de Gex vers la Suisse sont toujours effectués en voiture et, même si de réels progrès ont été récemment réalisés sur le réseau de transports en commun, l'offre reste inférieure au besoin et ne motive pas les habitants à abandonner l'usage de la voiture individuelle.

Pays de Gex agglomération est donc face à des défis urgents et massifs pour, non seulement, absorber l'accroissement démographique important qui l'affecte mais aussi pour faire progresser l'usage des transports en commun et des mobilités douces et ainsi assurer la soutenabilité de son développement, tout en répondant aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre qu'il s'est fixés, en cohérence avec ceux du Grand Genève.

En effet, les projets de mobilité de l'EPCI s'inscrivent dans un cadre qui dépasse son strict territoire : celui du Grand Genève. Dans ce cadre l'EPCI est candidat aux appels à projets initiés depuis 2007 par la Confédération helvétique. Ces projets, s'ils sont retenus, sont inscrits sous la dénomination de « mesures » dans un « projet d'agglomération¹ » (PA) et chaque bassin de vie s'engage à mettre en œuvre ces mesures d'urbanisation, transport et aménagements paysagers en contrepartie d'un financement fédéral pour certaines mesures de transport.

De nombreux projets de mobilité non réalisés

Si de nombreux projets existent dans le domaine de la mobilité, ils peinent à être mis en œuvre, alors même que les infrastructures existantes sont déjà insuffisantes et que la pression démographique s'accroît.

Le Pays de Gex ne dispose que d'une seule gare, au sud du territoire, à Pougny, et demeure loin des corridors ferroviaires. L'achèvement du projet de prolongement du tramway à Ferney-Voltaire est attendu pour 2026 au plus tôt. La mise en service des bus à haut niveau de service (BHNS) n'est pas encore effective. Elle est attendue pour fin 2023 s'agissant de la ligne Gex-Ferney-Voltaire. D'importantes difficultés techniques affectant le lancement du projet du BHNS Saint-Genis-Pouilly-Meyrin, si bien qu'il est peu probable que l'échéance de janvier 2026 puisse être tenue.

Le plan des mobilités douces de l'EPCI est obsolète et les itinéraires cycles et piétons sont encore peu développés malgré la récente mise en service de la partie « sud » de la liaison piétons-cycles Gex-Ferney (6km). Enfin, l'offre de parking relais (P+R) est quasi inexistante,

¹ Le « projet d'agglomération » (PA), constitue un instrument de planification initié par la Confédération helvétique pour ses 42 agglomérations, destiné à améliorer et à coordonner le développement des transports et de l'urbanisation des agglomérations.

Or, ces derniers constituent une condition indispensable à la réussite des projets de tramway et de BHNS en favorisant le report modal au profit des transports en commun.

Dans ces conditions la mise en service des infrastructures nécessaires risque d'être trop tardive au regard de la dynamique démographique observée et de l'augmentation en cours du trafic automobile (quinze nouvelles voitures mises sur les routes chaque jour).

De nombreux freins à la réalisation des projets de mobilité

Plusieurs facteurs sur lesquels il convient d'agir, peuvent expliquer le faible degré de réalisation des projets et les retards par rapport aux échéances annoncées :

- Pays de Gex agglo se singularise par son caractère multipolaire, avec quatre communes principales : Gex, Saint-Genis-Pouilly, Ferney-Voltaire et Divonne-les-Bains. Dans ces conditions, l'EPCI rencontre des difficultés à prioriser les projets, occasionnant des retards, particulièrement pour ce qui concerne les parkings relais et les voies douces ;
- Les mesures présentées aux projets d'agglomération et les objectifs fixés dans les documents de planification de l'EPCI ne sont, pour la plupart, ni chiffrés, ni accompagnés d'échéances ;
- Les dépenses d'investissement consacrées à la mobilité représentent 9 % de l'effort total d'investissement de l'EPCI au cours de la période sous contrôle (4 M€ sur 45,4 M€) et paraissent insuffisantes. Au regard des considérables besoins d'investissement à court terme (tramway, P+R), Pays de Gex agglo va devoir mobiliser d'importantes ressources pour rattraper son retard d'investissement. L'EPCI doit rechercher dès à présent ces ressources mais également les moyens d'assurer la couverture des charges de fonctionnement des infrastructures de transports, y compris par de nouvelles ressources fiscales ou d'exploitation. Une réorientation prioritaire de la compensation financière genevoise au profit du financement de la mobilité doit également être étudiée ;
- Les difficultés et retards de planification sont accentués par les faibles ressources humaines consacrées par l'EPCI à la mobilité. L'EPCI doit impérativement anticiper les besoins d'ingénierie supplémentaires auxquels il devra recourir à brève échéance.

Pour pallier la diversité des acteurs et systèmes, le conseil communautaire a adopté en 2021 une charte politique relative à la création d'une autorité organisatrice de la mobilité unique (AOM) à l'échelle du Genevois français incarnée par le pôle métropolitain. Plusieurs facteurs sont venus freiner ce processus et la communauté d'agglomération n'est, à ce jour, à l'instar d'autres EPCI-membres, pas engagée dans le processus de transfert de sa compétence à l'AOM.

Or, la chambre estime que l'existence d'une AOM à l'échelle du bassin de mobilité présenterait des avantages certains en matière de gouvernance et de cohérence territoriale.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1. Définir précisément les équipements, infrastructures et axes d'intervention relevant de l'intérêt communautaire afin de clarifier la répartition des compétences entre Pays de Gex agglo et ses communes membres, et de permettre un portage communautaire des actions prioritaires à mettre en œuvre au titre de la mobilité.

Recommandation n° 2. Établir un plan de financement des mesures de mobilité incluant les besoins d'investissement mais aussi permettant d'assurer la couverture des frais de fonctionnement induits par l'augmentation du niveau de service et la mise en œuvre des futures infrastructures et équipements de transport.

Recommandation n° 3. Affermir les projets présentés au titre des projets d'agglomération et les soumettre au vote préalable du conseil communautaire.

Recommandation n° 4. Élaborer dans les meilleurs délais un plan de mobilité, conformément aux exigences réglementaires.

1 CHAMP DU CONTRÔLE ET MÉTHODOLOGIE

Ce contrôle s'inscrit dans le cadre d'une enquête commune avec la Cour des comptes de la République du canton de Genève et de la Cour des comptes du canton de Vaud. Le sujet de l'enquête porte sur l'évaluation (mise en œuvre et utilisation) des mesures de mobilité destinées à favoriser l'utilisation du Léman Express², mis en service en 2019. La mise à disposition de cette nouvelle offre de transport s'est accompagnée de mesures visant, d'une part, à faciliter l'accès des usagers aux gares du réseau et, d'autre part, à favoriser l'utilisation des transports publics. En effet, pour irriguer l'ensemble du territoire, ce dernier doit être connecté à un réseau de transport en commun de rabattement. Ces actions au profit de la mobilité, appelées « mesures d'accompagnement » sont formalisées dans plusieurs documents : la feuille de route transfrontalière 2019-2023 sur les mesures d'accompagnement du Léman Express³, et surtout les accords sur les prestations issues des projets d'agglomérations⁴ du Grand Genève qui recensent près de 500 mesures (mobilité, environnement et aménagement du territoire).

Dans ce cadre, chacun des huit établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du Genevois français, mais aussi certaines de leurs communes membres, et les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie restent maîtres d'ouvrage pour la mise en œuvre des mesures à prendre sur leur territoire dans la limite de leurs compétences respectives.

La chambre régionale des comptes a, parmi ces mesures, identifié celles qui étaient susceptibles de favoriser l'accès des usagers aux infrastructures du Léman Express et plus largement à la mobilité transfrontalière.

Parmi ces mesures d'accompagnement, treize concernent la communauté d'agglomération du Pays de Gex :

² Le Léman Express est un réseau ferroviaire régional qui dessert Genève et son agglomération transfrontalière. Constitué de 6 lignes, le réseau dessert environ 45 gares pour 230 kilomètres de voies. Il a été mis en service en 2019.

³ Établie par le groupe de travail thématique (GTT) mobilité du GLCT Grand Genève.

⁴ Actuellement l'agglomération a signé trois accords sur les prestations relatifs aux PA1 (2009), PA2 (2014) et PA3 (2019).

Tableau n° 1 : Mesures d'accompagnement à la mobilité territoire Pays de Gex aggro au titre des trois premières générations de projets d'agglomération.

N° Agglo	Mesures	Classement	Etape en cours	Etat de la mesure
12-48	Construction d'un P+R à Sauverny en rabattement vers la ligne 814-10	Av E	Définition / programmation (PROG)	en cours
12-50	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - <i>Nyon : tronçon Crassier – Maconnex</i>	Av E	Etude préliminaire (EP)	en cours
12-52	Aménagement de l'itinéraire d'agglomération n°39 (partie Gex-Divonne)	Av E	Mise en service (MES)	en cours
32-1-12	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	A2	Réalisation (REA)	en cours
32-1-15	Requalification de l'espace-rue à Ferney-Voltaire liée à l'arrivée du BHNS (rue du Jura)	Ae2	Réalisation (REA)	en cours
32-1-19	Aménagement d'une véloroute entre Gex et Ferney. Tronçon sud réalisé entre Ornex et Ferney (5km) + DUP en cours pour partie nord	Av E	Mise en service (MES)	en cours
32-1-5	Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS	Ae2	Définition / programmation (PROG)	en cours
32-2-19	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal à Saint Genis Pouilly - Porte de France	Av E	Avant-Projet (AVP)	en cours
33-4b	Construction et aménagement d'une liaison MD entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération)/France	A1	Avant-Projet (AVP)	en cours
33-5	Aménagement des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry	Av1	Réalisation (REA)	en cours
33-7	Construction d'un axe BHNS entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	B3	Avant Projet (AVP)	en cours
13-8	Construction d'un P+R et B+R à la gare de Pougny	hors PA		en cours
13-3	Aménagements de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TC à Pougny-Chancy et Challex	Av1		clôturée

Sources : *projets d'agglomération 1 à 3 et Pôle métropolitain du Genevois français*. La mesure 13-8 est en cours d'étude au sein de la commune de Pougny.

Le Pays de Gex est peu concerné de manière directe par le Léman Express⁵, pour autant, les enjeux de mobilité demeurent particulièrement prégnants sur l'ensemble du territoire. Le contrôle de la chambre a donc porté sur les mesures d'accompagnement destinées à favoriser la mobilité transfrontalière au sein du territoire, même lorsqu'elles ne concourent pas directement à l'accès au Léman Express. En effet, parmi les projets de mobilité de l'EPCI (bus à haut niveau de service, tramway), la plupart ne contribuent au rabattement direct des usagers sur le Léman Express mais ont cependant pour ambition de générer un "effet réseau" vertueux

⁵ Seule la gare de Pougny-Chancy accueille le passage du Léman Express sur le territoire du Pays de Gex.

pour l'attractivité des transports collectifs et contribuer ainsi à concurrencer l'usage de la voiture individuelle.

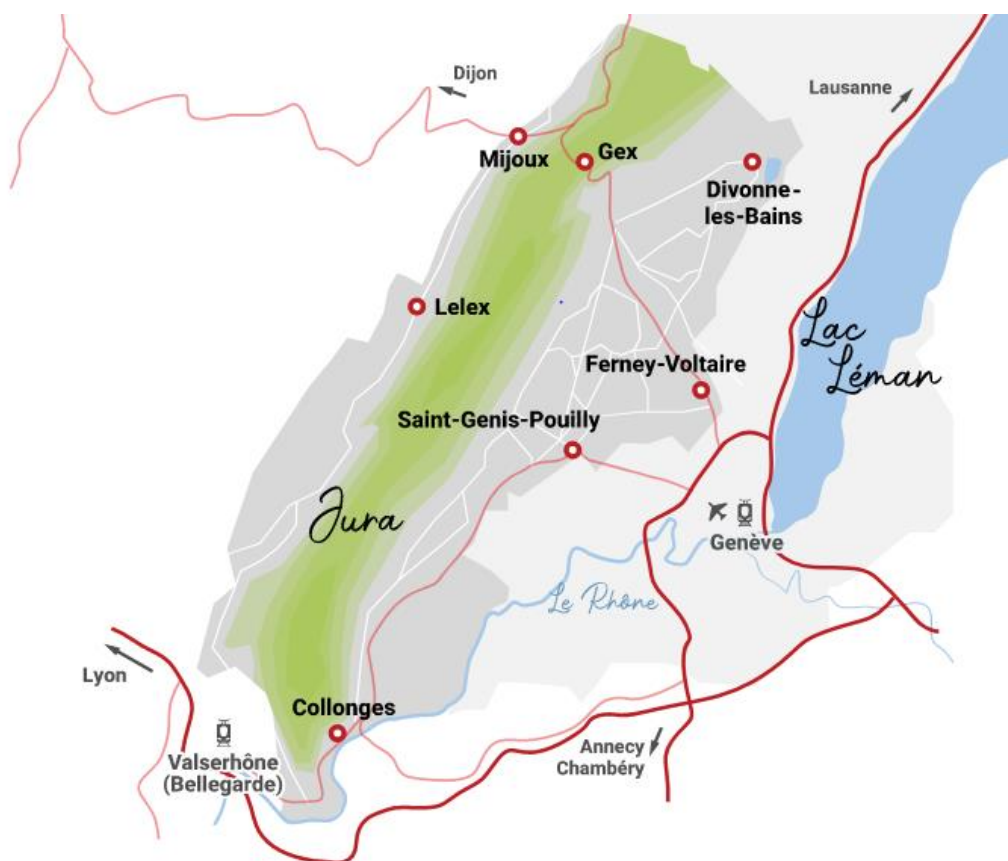
Le présent rapport traite donc du degré de mise en œuvre et d'utilisation de l'ensemble de ces mesures.

2 PRÉSENTATION DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX

2.1 Un territoire intégré dans un bassin de vie transfrontalier

La communauté d'agglomération du pays de Gex, communément appelée « Pays de Gex aggro » (PGA) est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) situé au nord-est du département de l'Ain. Elle est géographiquement très enclavée avec, au nord, (canton de Vaud) et à l'ouest (canton de Genève) la frontière avec la Suisse, à l'est la chaîne montagneuse du Jura et au sud le « verrou » de Bellegarde.

Carte n° 2 : Situation géographique de Pays de Gex aggro

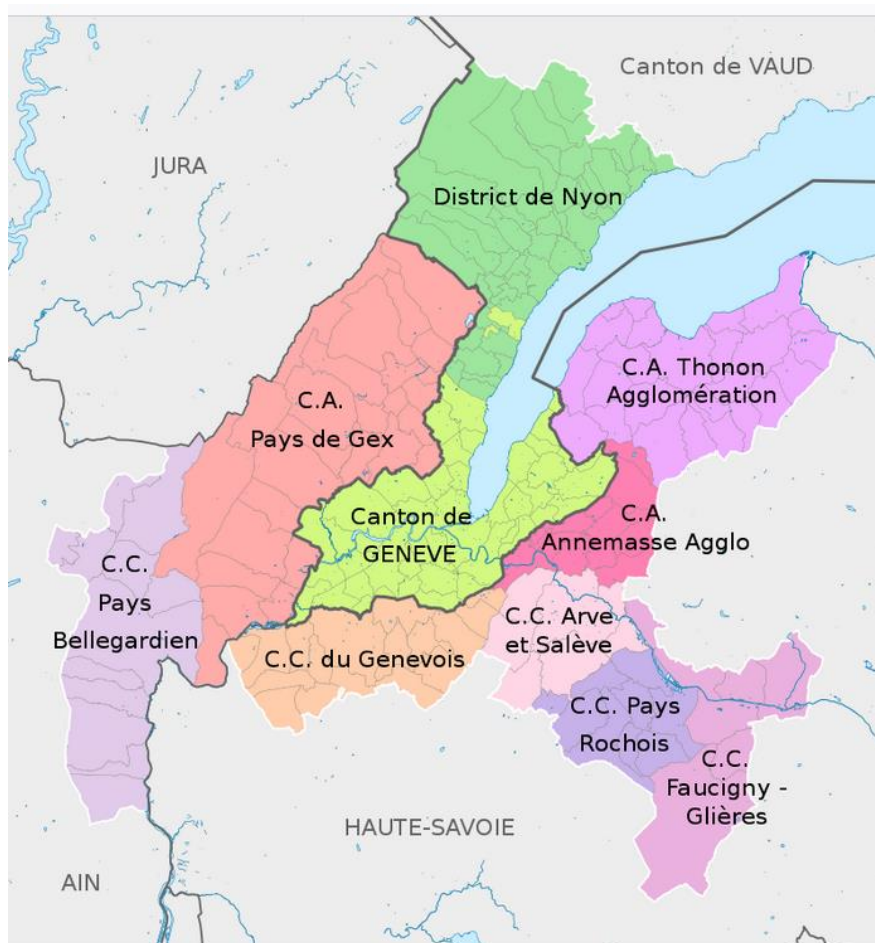


Source : site internet Office de tourisme du Pays de Gex et sa station Monts Jura.

Créée au 1^{er} janvier 2019⁶, la communauté d'agglomération est issue de de la communauté de communes du Pays de Gex, elle-même créée en 1995. Dans un but de simplification, le présent rapport n'utilise, pour désigner cet établissement que la dénomination actuelle de « communauté d'agglomération ».

Le Pays de Gex est intégré au bassin de vie transfrontalier du Grand Genève composé du canton de Genève, du district de Nyon (canton de Vaud) et des huit EPCI membres du Pôle métropolitain du Genevois français⁷ (voir infra). Cet ensemble constitue la deuxième métropole de la région Auvergne-Rhône-Alpes après Lyon et la deuxième force économique de Suisse, après Zurich.

Carte n° 3 : Le territoire du Grand Genève :



Source : Wikipédia

L'organe de gouvernance de ce territoire transfrontalier est le GLCT Grand Genève (groupement local de coopération transfrontalière), créé en 2013. La communauté d'agglomération y est représentée indirectement par le pôle métropolitain du Genevois français

⁶ Arrêté préfectoral du 26 décembre 2018.

⁷ Le pôle métropolitain du Genevois français rassemble (par ordre de population décroissante) : Pays de Gex agglo, Annemasse-les Voirons agglomération, Thonon agglomération, la communauté de commune du Genevois, la communauté de communes du pays Rochois, la communauté de communes Faucigny-Glières, la communauté de communes du pays bellegardien, la communauté de communes Arves et Salève.

dont il est membre. Entité juridique de droit suisse⁸, le GLCT organise le développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise dans ses trois domaines de compétence : la mobilité, l'aménagement du territoire et l'environnement.

Pays de Gex aggro est par ailleurs membre des groupements locaux de coopération transfrontalière des transports publics transfrontaliers, et « Galerie de Chouilly⁹ » de droit français.

2.2 La gouvernance : une communauté d'agglomération multipolaire

La communauté d'agglomération du Pays de Gex est présidée depuis 2020 par Patrice Dunand, par ailleurs maire de Gex. Ce dernier succède à Christophe Bouvier, maire de la commune de Cessy.

Pays de Gex aggro compte vingt-sept communes membres et se singularise par son caractère multipolaire. L'EPCI compte en effet quatre communes principales : Gex (13 177 habitants en 2020, soit 13,14 % du total des habitants de la communauté d'agglomération) où est situé le siège de la communauté d'agglomération, Saint-Genis-Pouilly (14 274 habitants, soit 14,23 %), Ferney-Voltaire (10 612 habitants, soit 10,58 %) et Divonne-les-Bains (9 999 habitants, soit 9,97 %). Ainsi, malgré une forte densité de population (cf. paragraphe ci-après), l'EPCI ne comporte aucune grande ville. Aucune commune ne dispose d'une population – et donc d'un nombre de représentants au conseil communautaire-suffisants pour jouer le rôle de ville-centre. La commune de Gex dispose du plus grand nombre de sièges (7) mais pas suffisamment pour jouer un rôle décisif, étant suivie de près par celles de Saint-Genis-Pouilly (6), Divonne et Ferney-Voltaire (5 sièges chacune).

Cette absence de polarité dans un territoire au demeurant dense et vaste a pu avoir des incidences sur la gouvernance et les processus décisionnels au sein de l'établissement public (cf. *infra*) ce qu'a ainsi analysé l'un des interlocuteurs au cours de l'instruction : « *en réalité, la ville centre de Pays de Gex aggro est de l'autre côté de la frontière*¹⁰ ».

⁸ Cette forme juridique est définie par l'article 11 de l'Accord européen de Karlsruhe.

⁹ Le GLCT transports publics transfrontaliers sera évoqué *infra*. Le GLCT « Galerie de Chouilly » relatif à une galerie souterraine transfrontalière de transport des eaux usées, sans lien avec le sujet de la mobilité ne sera pas abordé dans le cadre du présent rapport.

¹⁰ Par référence à Genève.

Tableau n° 2 : Répartition des sièges par commune membre à l'issue de l'élection de 2020

Commune	Superficie en km ²	Population en 2019	Sièges	dont vice présidents
Saint-Genis-Pouilly	9,77	13 943	6	1
Gex	32,02	13 121	7	président
Ferney-Voltaire	4,78	10026	5	1
Divonne-le-Bains	33,88	9951	5	1
Prévessin-Moëns	12,07	8711	4	1
Thoiry	28,93	6021	3	1
Cessy	6,39	4808	2	
Ornex	5,64	4483	2	1
Péron	26,01	2717	1	
Collonges	16,25	2226	1	
Crozet	27,47	2171	1	1
Sergy	9,46	2167	1	
Versonnex	5,89	2157	1	
Chevry	5,84	2149	1	
Echevennex	16,44	2115	1	1
Ségny	3,24	2107	1	
Saint-Jean-de-Gonville	12,36	1895	1	
Challex	8,67	1557	1	
Farges	14,28	1048	1	
Sauverny	1,89	978	1	
Grilly	7,5	839	1	
Pougny	7,77	807	1	
Léaz	11,4	778	1	
Vesancy	10,7	481	1	
Chézery-Forens	46,57	461	1	1
Mijoux	22	312	1	
Lélex	17,63	228	1	
Total population	404,85	98 257	53	9

La répartition des sièges a été calculée, au titre des élections 2020, sur la base du dernier chiffre de population municipale authentifié, qui était du 1^{er} janvier 2017.

3 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

Les compétences relatives à l'organisation de la mobilité et à la voirie d'intérêt communautaire (parcs de stationnement d'intérêt communautaire et mobilité douce) incombent à l'EPCI depuis janvier 2017.

Elles ont été redéfinies par l'arrêté préfectoral du 8 mars 2019, qui fixe, parmi les compétences obligatoires dévolues à l'EPCI : « *l'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code de transports, sous réserve de l'article L. 3421-2 du même code.* »

Conformément à la loi, Pays de Gex agglomération est donc compétent¹¹ dans les domaines qui suivent :

¹¹ Article L. 1231-1-1 du code des transports.

- **Organiser des services réguliers de transport public de personnes**

La gestion des lignes de transport public transfrontalières a été confiée par convention au Groupement Local de Coopération Transfrontalière des Transports Publics Transfrontaliers (*GLCT TP*) qui, aux termes de ses statuts « *est l'autorité chargée de la gestion des lignes de transport public routier transfrontalières* ».

L'EPCI finance directement la compétence transport public pour les lignes transfrontalières comprenant seulement un arrêt sur son territoire (lignes 52 et K)¹².

- **Organiser des services à la demande de transport public de personnes**

- **Organiser des services de transport scolaire**

L'exercice de cette compétence a été délégué d'abord au département de l'Ain, puis en 2020 à la région Auvergne-Rhône-Alpes ;

- **Organiser des services relatifs aux mobilités actives** ou contribuer au développement de ces mobilités

- **Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules** terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages

Ces deux compétences sont exercées par l'intermédiaires du Pôle métropolitain du Genevois français ;

Au titre des compétences facultatives dans le cadre de la coopération transfrontalière, la communauté d'agglomération est chargée de la mise en place, la participation et l'adhésion aux outils institutionnels de coopération transfrontalière, en particulier dans les domaines du développement économique, de l'aménagement, de la mobilité, du développement durable et de la transition énergétique.

Le pilotage de la coopération transfrontalière est assuré par le GLCT Grand Genève par l'intermédiaire du pôle métropolitain du Genevois français (voir ci-après).

Au titre des compétences optionnelles l'EPCI est chargé de la création ou aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire et de la création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire.

3.1 La répartition de la compétence avec les communes

Introduite par la loi du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la république (dite loi ATR), la notion d'intérêt communautaire permet d'établir une ligne de partage des compétences entre un EPCI et ses communes membres au travers de la définition de critères objectifs. Ainsi, seuls les voies et parcs de stationnement présentant un intérêt communautaire relèvent de la compétence de la communauté d'agglomération. Dans les faits, cette ligne de partage n'est pas clairement définie pour les parcs de stationnement et les voies douces.

¹² Convention entre la communauté de communes du pays de Gex et les transports publics genevois (TPG), instituant une desserte locale de transports publics signée le 18 janvier 2019.

S'agissant des parcs de stationnement, l'arrêté préfectoral du 8 mars 2019, portant réécriture des compétences de la communauté d'agglomération du pays de Gex ne précise pas, que ce soit en les listant ou en proposant une liste de critères permettant de déterminer lesquels de ces parcs (hors zones d'activité), relèvent de l'intérêt communautaire.

Ceci est problématique car les parkings relais (P+R)¹³ constituent des projets majeurs pour l'agglomération, permettant de soutenir le développement des transports en commun et de répondre à la politique de limitation de la circulation du canton de Genève accompagnée de la suppression de plusieurs milliers de places de parking dans Genève intra-muros¹⁴. La prolongation du tramway des Nations, le bus à haut niveau de service (BHNS) St-Genis-Meyrin et le BHNS Gex-Ferney impliquent ainsi la réalisation de parkings relais structurants. (cf. infra paragraphe 6). Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration des projets d'agglomération, qui constituent des outils de planification et contractualisation à l'échelle transfrontalière, l'EPCI est identifié par la Confédération helvétique comme maître d'ouvrage de plusieurs projets de construction ou d'agrandissement de P+R sans toutefois être détenteur de la compétence (cf. infra).

Dans une analyse du 30 mai 2022 sollicitée par l'EPCI auprès d'un cabinet d'avocats, ce dernier rappelait que : *« la définition de l'intérêt communautaire pour cette compétence de création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement est limitée puisqu'il s'agit de parcs de stationnement liés à des voies situées dans les zones d'activités ou sur les voies principales desservant ces zones d'activité, et ne permettent donc pas de réaliser l'ensemble des parcs relais identifiés au titre des études préalables. »*

La communauté d'agglomération doit, dans les meilleurs délais, soit définir la liste précise des parcs de stationnement relevant de l'intérêt communautaire, soit élaborer des critères de délimitation de ces parcs (par exemple ceux adossés à des lignes de transports en commun etc.). L'EPCI a indiqué être accompagné par un bureau d'études afin de structurer un schéma directeur des P+R¹⁵.

Dans l'attente, les communes demeurent compétentes pour le stationnement hors zones d'activités d'intérêt communautaire.

Pour les axes de mobilité douce, la définition de l'intérêt communautaire annexée aux statuts de l'EPCI, indique que : *« sont d'intérêt communautaire les axes de mobilité douces structurant du Pays de Gex, tels que définis par le SCoT et inscrits au schéma intercommunal des mobilités douces. »*. Les pistes cyclables n'étant pas définies d'intérêt communautaire sont donc réputées de compétence communale.

En 2013, la communauté de communes du Pays de Gex avait adopté un plan de mobilité durable auquel était intégré un schéma intercommunal des mobilités douces. Le territoire a fortement évolué depuis la rédaction de ces documents plutôt complets à l'époque, mais devenus obsolètes et sur la base desquels ne peuvent plus être définis les projets relatifs aux axes de mobilité douces. La mention de ces documents sur le site internet de l'EPCI devrait d'ailleurs être retirée au regard de leur obsolescence.

¹³ Un parc relais (P+R), est un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun.

¹⁴ Une votation du 27 septembre 2020 confirme la suppression de 4000 places de parking à Genève.

¹⁵ Un premier schéma directeur présenté au vote du conseil communautaire en 2019 avait été rejeté, faute d'accord de plusieurs communes.

« *La construction d'un réseau cyclable intercommunal facilitant l'accès au réseau de transport collectif* » figure pourtant parmi les objectifs du PADD, exécutoire depuis le 18 juillet 2020. Un travail de recensement exhaustif et qualitatif des différents types de pistes cyclables du territoire doit être réalisé afin de pouvoir repréciser l'intérêt communautaire puis concrétiser les projets contenus dans les documents de planifications.

Les compétences mobilité et voiries - stationnement communautaire sont complémentaires et étroitement liées : l'exercice de la première ne peut être cohérente et efficiente sans mise en œuvre des secondes. Aussi, en l'absence de définition claire et actualisée de l'intérêt communautaire, l'EPCI n'exerce que partiellement ses compétences, occasionnant des retards dans la définition des actions à engager prioritairement.

Recommandation n° 1. Définir précisément les équipements, infrastructures et axes d'intervention relevant de l'intérêt communautaire afin de clarifier la répartition des compétences entre Pays de Gex agglomération et ses communes membres, et de permettre un portage communautaire des actions prioritaires à mettre en œuvre au titre de la mobilité.

En réponse à cette recommandation, l'ordonnateur a indiqué que les champs d'application de l'intérêt communautaire sont en cours de définition, par l'adoption d'un schéma directeur « P+R » en 2023 et d'un schéma directeur cyclable au 2^{ème} semestre 2024.

3.2 L'organisation interne

Intégré au pôle Aménagement du territoire, sous la direction du directeur général des services techniques (voir organigramme des services en annexe), le service mobilité comprend trois agents : un chef de service (ingénieur territorial), une chargée de mission (technicienne), et une assistante, adjointe administrative.

Ce service ne gère pas le transport scolaire, délégué à la région par convention.

Les équipes de direction de l'EPCI ont connu un fort renouvellement au cours de la période sous contrôle avec le remplacement en 2020 du directeur général des services (DGS), du directeur des services techniques (DST), du directeur du pôle aménagement et du chef du service mobilité.

Ceci a pu contribuer à une perte de l'antériorité de certains dossiers, la mémoire des projets reposant sur le chargé de mission mobilité, arrivé en 2018 et ayant pris le poste de chef de service en 2020. Cela a pu aussi constituer un facteur de ralentissement de certaines dynamiques, d'autant que les projets structurants s'inscrivent dans un temps long et requièrent des coûts d'entrée importants au regard de leur technicité.

Au moment du contrôle, un ingénieur structure était en cours de recrutement. Affecté au sein d'un autre pôle (patrimoine, maîtrise d'ouvrage) il devrait assurer, en lien avec le service mobilité, le suivi des chantiers « mobilité » dont l'EPCI assure la maîtrise d'ouvrage (véloroutes, puis à terme, BHNS, etc.).

Au regard de la volumétrie importante des projets structurants sur le territoire et du retard pris dans la définition et la mise en œuvre de ces derniers, la chambre invite l'EPCI à anticiper les besoins d'ingénierie supplémentaire à laquelle il devra recourir à brève échéance,

par exemple dans le cadre de la mise en œuvre du futur schéma directeur des P+R. ou encore à très court terme, la mise en service du BHNS Gex-Ferney (signalisation lumineuse, etc.).

3.3 Le financement de la compétence

3.3.1 Les moyens alloués aux transports et à la mobilité

3.3.1.1 Les dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement sont peu importantes sur la période sous revue, la principale réalisation (BHNS) ayant été portée par le département de l'Ain.

Tableau n° 3 : Dépenses d'investissement exécutées au titre des transports et de la mobilité de 2017 à 2021 (en euros)

DEPENSES INVESTISSEMENT	CA 2017	CA 2018	CA 2019	CA 2020	CA 2021
801 Liaison piétons cycles Gex FV	41 828	140 946	2 118 549	732 965	12 617
811 Mobilité douce Maconnex Divonne		108	26 640	43 460	6 608
610 Etude Transport Secteur Sud	23 595				
Bornes Information Voyageurs BIV MOB2158		12 745	766		
803 Etude et réalisation Via Valserina	11 870	16 822	1 728	38 212	40 005
804 Etudes et réalisation P+R			13 050		
813 BHNS SGP CERN			72 192	82 012	70 577
814 TRAM FV				70 404	267 410
815 Ligne bus Divonne/douane Crassier			21 240	9 607	4 354
816 Réhabilitation ligne du piémont			1 080	103 440	22 260
Transport	77 293	170 621	2 255 245	1 080 100	423 831

Source : Pays de Gex agglo

Elles représentent 9 % de l'effort total d'investissement de l'EPCI au cours de la période sous contrôle (45,4 M€) et sont constituées à 81 % d'études et de dépenses liées aux mobilités douces : la réalisation de la liaison piétons cycles Gex Ferney-Voltaire constitue, à elle seule, 76 % des dépenses d'investissement de Pays de Gex agglo au titre de la mobilité depuis 2017.

Tableau n° 4 : Part des dépenses « mobilité-transport » dans le total des dépenses d'investissement de Pays de Gex agglo

en euros	2017	2018	2019	2020	2021	cumul
Dépenses d'équipement (y compris travaux en régie)	6 320 376	6 764 139	17 906 859	9 184 918	5 256 356	45 432 648
Dépenses d'investissement mobilité transport	77 293	170 621	2 255 245	1 080 100	423 831	4 007 090
Rapport investissement mobilité / investissement total	1%	3%	13%	12%	8%	9%

Source : logiciel Anafi d'après les comptes de gestion et données Pays de Gex agglo

Au titre de 2023, la programmation ne devrait pas comporter d'investissements conséquents – hors études- compte tenu de l'état d'avancement des projets.

Au regard des considérables besoins d'investissement à court terme (tramway, P+R et voies de mobilité douces, détaillés ci-après) Pays de Gex agglo va devoir mobiliser d'importantes ressources pour rattraper son retard d'investissement et concrétiser les projets sur

lesquels la communauté d'agglomération s'est engagée à la fois vis-à-vis des usagers mais aussi de la Confédération helvétique.

3.3.1.2 Les dépenses de fonctionnement

Au cours de la période sous revue, les principales dépenses consacrées par l'EPCI au titre des transports et de la mobilité ont concerné la section de fonctionnement et en particulier les participations versées au GLCT transport¹⁶ pour l'exploitation des lignes de bus et au département de l'Ain, puis à la région au titre des transports scolaires.

La baisse de fréquentation des transports en commun liée à la crise sanitaire a, selon l'EPCI, eu un impact d'environ 1 M€ portant le budget du transport transfrontalier à 7,5 M€.

Les dépenses de fonctionnement sont en forte hausse et devraient s'accroître à brève échéance en raison de l'augmentation de l'offre de transports en commun et de l'entrée en service de nouvelles infrastructures. A titre d'illustration, en 2021, les deux augmentations de service sur la ligne F et la ligne 66 ont représenté une hausse de 750 000 €¹⁷.

Par ailleurs, le renouvellement en cours du contrat de concession porté par le GLCT pour l'exploitation des lignes de bus laisse entrevoir un quasi doublement des coûts, qui se répercuteront sur le montant de la redevance versée par l'EPCI au groupement.

Tableau n° 5 : Dépenses de fonctionnement exécutées au titre des transports et de la mobilité de 2017 à 2021

DEPENSES FONCTIONNEMENT	CA 2017	CA 2018	CA 2019	CA 2020	CA 2021
Transport touristique (navettes)	6 452	6 451	8 000	8 000	8 000
Autopartage	7 189	8 745	9 496	7 978	6 130
Mobilité	13 641	15 196	17 496	15 978	14 130
Transports urbains GLCT		4 072 349	4 263 699	5 854 055	7 527 413
Régie titres de transports			51 056	10 484	27 827
Etudes recherches et cotisations	53 624		8 400	8 400	563
CD01 Région en 2020 transp scolaire		2 831 951	5 246 740	4 582 409	4 282 187
TAD		28 831	55 016	49 624	66 893
Autres dépenses (communes, conso, abonnement..)			41 455	633	
Autres lignes (K, 52)			76 000	76 000	76 679
Indemnité et entretien mobilités douces				13 468	
Transport et mobilité	53 624	6 948 327	9 759 862	10 611 051	11 995 692

Source : Pays de Gex agglo

La communauté d'agglomération dispose d'un excédent brut de fonctionnement¹⁸ en forte baisse, représentant en 2021, 7,4 % des produits de gestion en raison de l'augmentation

¹⁶ Le GLCT constitue une interface pour l'exploitation (organisation, administration, tarification, marketing) des lignes de bus transfrontalières entre le Pays de Gex et le canton de Genève, ainsi que celles entre le Pays de Gex et le canton de Vaud. A ce titre, il est chargé de conclure, suivre et coordonner les contrats d'exploitation des lignes de bus transfrontalières.

¹⁷ Rapport d'activités 2021 de la communauté d'agglomération.

¹⁸ L'excédent brut de fonctionnement (EBF) correspond à l'excédent des produits de gestion sur les charges de gestion.

importante des charges de gestion (voir détail en annexe). Le rapport entre l'EBF¹⁹ et les produits de gestion est généralement considéré comme satisfaisant lorsqu'il est compris entre 20 % et 22 %.

Les capacités d'absorption de nouvelles charges de fonctionnement apparaissent donc particulièrement limitées sauf à mobiliser de nouvelles ressources et l'EPCI n'est pas en mesure de faire face aux dépenses très importantes qui vont lui incomber dans un très proche avenir, tant pour le fonctionnement des lignes de transport que lors de l'entrée en service des futures infrastructures.

L'EPCI devra être particulièrement vigilant quant à la soutenabilité de ses projets lorsqu'ils entreront en phase d'exploitation. Il doit rechercher dès à présent les moyens d'assurer la couverture des charges de fonctionnement et l'amortissement des futures infrastructures de transports, y compris par de nouvelles ressources fiscales ou par le levier d'une augmentation tarifaire en lien avec le GLCT.

Recommandation n° 2. Établir un plan de financement des mesures de mobilité incluant les besoins d'investissement mais aussi permettant d'assurer la couverture des frais de fonctionnement induits par l'augmentation du niveau de service et la mise en œuvre des futures infrastructures et équipements de transport.

Dans sa réponse aux observations provisoires, l'ordonnateur a soulevé sa difficulté à obtenir des financements de la part des autorités françaises et suisses.

3.3.2 La compensation financière genevoise

Créée par un accord franco-suisse de 1973, la compensation financière genevoise (CFG) a pour objectif de compenser, pour les collectivités territoriales françaises, les charges spécifiques induites par les frontaliers travaillant dans la République et canton de Genève et résidant en France, d'autant que ceux-ci sont fiscalement imposés dans le canton dans le cadre d'un prélèvement à la source. Ainsi, le canton de Genève rétrocède 3,5 % de la masse salariale brute des entreprises genevoises qui emploient des frontaliers résidant en France, à l'État (en réalité aux départements français de la Haute-Savoie (76,7 %) et de l'Ain (23,3 %))²⁰.

Le département de l'Ain a ventilé les 80,5 M€ de CFG qu'il a perçus au titre du 53^{ème} versement, à hauteur de 55 % pour la part dite communale (44,3 M€) redistribuée aux communes et aux intercommunalités et de 45 % (36,2 M€) pour la part dite départementale dont il conserve une partie (15 %) au titre de ses propres charges transfrontalières (5,4 M€). L'autre partie de cette part départementale est attribuée à des structures spécifiques (GLCT du Grand Genève, Conseil du Léman, etc.) et à un fonds d'intervention pour les projets structurants portés par le département lui-même (26,8 M€ dont 22,8 M€ pour le Pays de Gex) ou portés par la communauté d'agglomération (11,4 M€) - voir schéma en annexe.

¹⁹ Qui correspond à l'excédent des produits courants de gestion sur les charges courantes de gestion et qui met en évidence le niveau des ressources que dégage le cycle de fonctionnement disponible pour assurer le remboursement du capital de la dette.

²⁰ Répartition fixée en 2012 par le ministre de l'Intérieur. La répartition du versement de juin 2021, pour un total de 296 M€, était de 69 M€ pour le territoire de l'Ain et de 227 M€ pour le territoire de la Haute-Savoie.

La compensation financière genevoise constitue donc une ressource essentielle pour l'EPCI dont une part est affectée aux projets de mobilité et de transport.

Le financement des projets de mobilité, en très grande partie au moyen de la CFG perçue par l'EPCI, a plusieurs effets.

D'abord, au sein du département de l'Ain, seuls deux EPCI et leurs communes membres sont bénéficiaires de la CFG²¹ : Pays de Gex agglomération et, dans une moindre mesure, la communauté de communes du Pays bellegardien (CCPB). Les versements de CFG peuvent en effet, difficilement bénéficier à des projets structurant un territoire élargi à une échelle supra-communautaire, l'enclavement du territoire aindinois du Grand Genève ne le favorisant pas.

Par ailleurs, la CFG étant accordée annuellement sur la base du nombre de travailleurs transfrontaliers, la contractualisation ne s'effectue qu'à la marge, au titre de dépenses de fonctionnement, et sur des projets exceptionnels.

Au regard du faible nombre d'EPCI attributaires dans le département de l'Ain (deux) et de l'augmentation continue du nombre de travailleurs transfrontaliers sur le territoire, la part d'incertitude pesant sur cette ressource à court terme est en réalité très réduite²² et il pourrait être envisagé, de la part du département, un engagement pluriannuel *a minima*, permettant de sécuriser les plans de financement de l'EPCI.

3.3.3 Le versement mobilité

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent instaurer un versement mobilité sur leur ressort territorial,²³ afin de financer les transports en commun. La levée du versement mobilité est conditionnée à l'organisation d'un service régulier de transport public de personnes mais l'affectation du versement mobilité peut concerner l'ensemble de la compétence mobilité conformément à l'article L. 2333-68 du CGCT.

Pays de Gex agglomération n'a à ce jour pas mis en place de versement mobilité, l'ordonnateur estimant que les projets de mobilité étant majoritairement orientés vers la Suisse, il ne serait pas équitable de faire peser leur financement sur les entreprises locales françaises.

L'exécutif communautaire a cependant récemment sollicité une étude financière sur le sujet.

²¹ Afin d'éviter l'effet « saupoudrage », seuls les communes membres de la communauté de communes du Pays bellegardien et de Pays de Gex agglomération perçoivent la CFG (zone transfrontalière). Les communes situées dans la zone « massif du Jura » (zone « Grand Bugey ») peuvent toucher une part de CFG au prorata du nombre de frontaliers si elles comptent au minimum 5 frontaliers recensés (il y avait 53 communes en 2018. La contribution maximale a été versée à la commune d'Oyonnax pour 272 645 € au titre de 161 frontaliers).

²² Le 53ème versement a augmenté de 16,61 % par rapport à l'année précédente.

²³ Les employeurs des secteurs public et privé qui emploient 11 salariés et plus dans le périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité où a été institué le versement mobilité sont assujettis à la contribution versement mobilité. Cette contribution destinée à financer les transports en commun est recouvrée par les Urssaf qui sont chargées de la reverser aux autorités organisatrices de la mobilité.

3.4 Les partenaires de l'EPCI au titre de la mobilité transfrontalière

Le bassin de vie auquel appartient Pays de Gex agglo s'étend de part et d'autre de la frontière. Aussi, l'EPCI dialogue avec de nombreuses parties prenantes, tant en France qu'en Suisse. Le niveau transfrontalier constitue un échelon intermédiaire très présent dans la structuration de la mobilité du Genevois.

3.4.1 Au niveau transfrontalier

3.4.1.1 Le groupement local de coopération transfrontalière « Grand Genève »

Depuis 2013 le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), entité juridique de droit suisse²⁴ dont le siège est à Genève, couvre un territoire de 2 000 km², un million d'habitants²⁵ et plus de 535 000 emplois²⁶. Il comprend plusieurs partenaires suisses et français.

Pour la Suisse, il s'agit des cantons de Genève, de Vaud, la région de Nyon et la ville de Genève. Ils représentent au sein du GLCT de Genève les différents niveaux de collectivités et les institutions de l'agglomération.

Les partenaires français sont également des représentants de différents niveaux d'administration. Il s'agit :

- du Pôle métropolitain du Genevois français qui agit pour le compte et par délégation des cinq communautés de communes et trois communautés d'agglomération du Genevois français, regroupant 117 communes ;
- des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie agissant notamment sur le réseau routier départemental et dont le périmètre dépasse celui du Grand Genève ;
- la région Auvergne – Rhône-Alpes dont les compétences portent en particulier sur l'organisation des transports régionaux interurbains (notamment le réseau ferroviaire) et le développement économique du territoire.

L'État français et la Confédération suisse sont membres associés du GLCT de Genève.

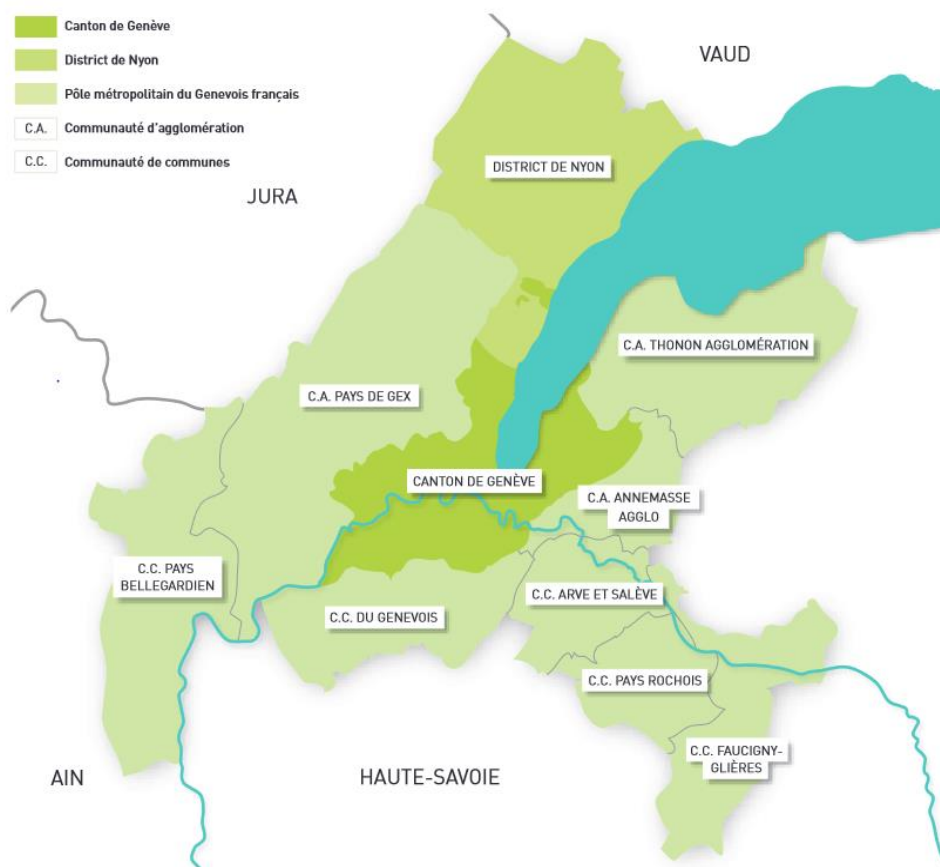
Les partenaires mutualisent leurs ressources et leurs compétences pour conduire les études, projets et actions dans les trois domaines principaux que sont la mobilité, l'aménagement du territoire et l'environnement-paysage.

²⁴ Cette forme juridique est définie par l'article 11 de l'Accord européen de Karlsruhe.

²⁵ Le GLCT Grand Genève comptait 1 025 316 habitants au 1^{er} janvier 2019, 58,5 % en territoire suisse et 41,5 en territoire français, voir détail en annexe.

²⁶ Source : synthèse du projet d'agglomération n° 4.

Schéma n° 1 : Le territoire du Grand Genève



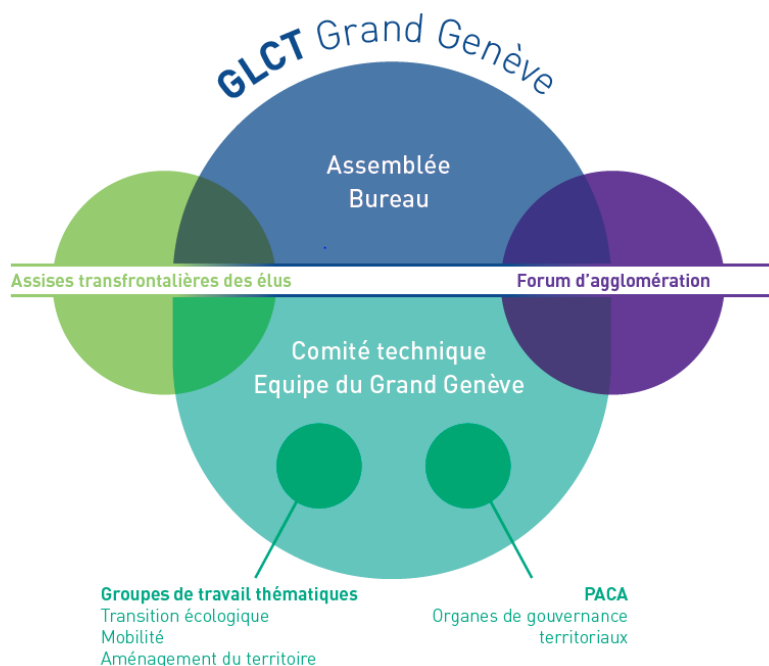
Source : Grand Genève

Le GLCT de Genève pilote les démarches liées à la politique des agglomérations développée par la Confédération suisse et, notamment, l'élaboration et gestion des quatre projets d'agglomération (PA)²⁷. Il n'est pas directement maître d'ouvrage mais coordonne près de 60 porteurs de projets franco-valdo-genevois au titre des projets d'agglomération. Depuis 2019, il est signataire, en tant que collectivité régionale associée, de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération Grand Genève (cf. paragraphe 5.1).

Des rencontres entre le président de Pays de Gex agglo et les élus du Grand Genève ont lieu plusieurs fois par an pour coordonner notamment les différentes mesures en matière de mobilité.

²⁷ Article 1 de ses statuts : « Réaliser, organiser et gérer le lancement des études et démarches nécessaires à la réalisation du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et à son approfondissement ».

Schéma n° 2 : Schéma de gouvernance du GLCT Grand Genève



Source : présentation du projet d'agglomération n° 4

Au sein du GLCT, trois groupes de travail thématiques (GTT) dédiés à la mobilité, à l'aménagement du territoire et à la transition écologique) ont été créés en 2016. Ils assurent le travail de proximité avec les élus responsables des thématiques auxquelles ils sont rattachés. Ces groupes de travail politiques sont coprésidés par des élus franco-valdo-genevois.

Le groupe de travail thématique Mobilité (GTT Mobilité), a été institué en novembre 2017. M. Dunand, président de l'EPCI est membre du GTT mobilité au titre de ses fonctions de conseiller régional.

Le GTT a notamment pour objectifs²⁸ :

- d'assurer le pilotage de la stratégie mobilité du projet d'agglomération du Grand Genève ;
- d'assurer un suivi de la mise en œuvre des mesures du volet Mobilité du projet d'agglomération du Grand Genève ;
- d'assurer une vision transversale avec les autres groupes de travail thématiques du Grand Genève (Aménagement du territoire et Environnement).

De plus, une instance technique, l'équipe Grand Genève conduit les études et démarches en coordination entre les membres. A ce titre, elle élabore les différentes générations des projets d'agglomération et assure le suivi des mesures des PA 1, 2 et 3.

3.4.1.2 Le groupement local de coopération transfrontalière pour les transports publics transfrontaliers²⁹ (GLCT TP)

Le pays de Gex est membre du groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) pour les transports publics transfrontaliers, structure de droit français créée en 2006. Il

²⁸ Source : Lettre de mission – Groupe de travail thématique Mobilité du 23 novembre 2017.

²⁹ Rapport d'observations définitives CRC ARA délibéré le 13 février 2019.

regroupe les acteurs publics locaux compétents en matière de transport public : la région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Thonon Agglomération, et Pays de Gex Agglo, la communauté de communes du Genevois et les cantons de Genève et de Vaud.

Le GLCT TP constitue une interface pour l'exploitation (organisation, administration, tarification, marketing) des lignes de bus transfrontalières entre le Pays de Gex et le canton de Genève, ainsi que celles entre le Pays de Gex et le canton de Vaud. A ce titre, il est chargé de conclure, suivre et coordonner les contrats d'exploitation des lignes de bus transfrontalières³⁰.

Les relations entre l'EPCI et le GLCT TP se matérialisent par une assemblée³¹ réunie en moyenne tous les deux mois, dans laquelle la communauté d'agglomération est représentée par un délégué titulaire et un suppléant.

Préalablement à cette assemblée, les techniciens de Pays de Gex agglo et du groupement local organisent des réunions de travail très régulières afin de préparer les décisions à prendre par les élus.

3.4.2 Le canton de Genève

Le canton de Genève est l'organisme responsable auprès de la Confédération pour les mesures genevoises et françaises. Plusieurs fois par an, les mesures cofinancées font l'objet d'un suivi en lien direct avec les maîtres d'ouvrage.

Les mesures d'accompagnement du Léman Express, détaillées *infra* ont été élaborées en lien avec l'office cantonal des transports (OCT).

3.4.3 En France

3.4.3.1 Le pôle métropolitain du Genevois français

Le pôle métropolitain du Genevois français a été créé le 1^{er} mai 2017, en vertu des dispositions des articles L. 5731-1 et suivants du code général des collectivités territoriales. Il est soumis aux règles applicables aux syndicats mixtes³² prévues à l'article L. 5711-1 du CGCT.

Le pôle métropolitain du Genevois français représente ses membres au sein du groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève, dont il constitue la partie française, notamment pour élaborer et approuver les projets d'agglomération successifs déposés auprès de la confédération Suisse.

Il représente huit intercommunalités³³, soit 117 communes situées dans les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Il compte près de 430 000 habitants au dernier recensement, 116 000 emplois et 18 000 entreprises.

³⁰ Le GLCT confie, par le biais de conventions de Délégation de Service Public la gestion et l'exploitation des lignes urbaines transfrontalières à différents transporteurs.

³¹ L'assemblée est composée à parité entre les parties française et suisse. Elle comprend un représentant de Pays de Gex agglo. Depuis 2017, la présidence est assurée par un représentant de la région Rhône-Alpes.

³² Article L. 5731-3 du CGCT.

³³ EPCI membres : la CA Annemasse-Les-Voirons-Agglomération ; la CA Thonon Agglomération ; la CC Arve et Salève ; la CC Faucigny-Glières ; la CC du Genevois ; la CC du Pays de Gex ; la CC du pays bellegardien et la CC du Pays Rochois.

L'article 6-1 des statuts du pôle métropolitain indique que l'ensemble des intercommunalités membres lui ont confié une « *mission de coordination de l'action de ses membres et leur représentation dans les différentes instances de coopération transfrontalière liée aux enjeux d'aménagement, de développement durable et de solidarité territoriale du Genevois français et du Grand Genève ; la concertation entre ses membres, les autorités françaises et les autorités suisses ; (...) l'assistance administrative aux réalisations de ses membres en matière de coopération transfrontalière par la recherche de financements auprès de toute structure de droit public ou privé, de droit européen, français ou suisse (...)* »

Par délibération du 27 septembre 2018, Pays de Gex agglo a validé la modification des statuts du pôle Métropolitain définissant l'intérêt métropolitain, notamment en matière de mobilité, et rappelé que cette dernière constituait « la priorité d'action du pôle métropolitain ».

Le rôle du pôle métropolitain est multiple :

- Il est chargé de « Coordonner les démarches de mobilité et les infrastructures de transports à l'échelle du Genevois français ». Environ une fois par trimestre, une rencontre a lieu entre les techniciens référents de la mobilité des collectivités membres, afin de partager les différentes expériences de chacun, et ainsi développer des synergies.
- Il recherche des financements pour des programmes liés à la mobilité ». Le pôle métropolitain se charge de trouver des financements, par exemple avec le programme PEND AURA, qui a permis l'édition d'un guide de la mobilité ciblé sur le Pays de Gex ou la convention AIR permettant des subventions pour les stationnements vélos notamment.
- Il est également chargé de l'organisation, l'exploitation, le soutien et la promotion de services d'autopartage et de covoiturage. Le pôle métropolitain organise la promotion du déploiement de l'autopartage, en partenariat avec la SCIC Alpes Autopartage Citiz. Une station existe à Gex et un développement est étudié dans plusieurs communes du Pays de Gex. Le pôle métropolitain organise, par ailleurs, la promotion du covoiturage via le site covoiturage-léman.org et propose des actions de promotion en partenariat avec différentes plateformes de covoiturage.
- Enfin, il est compétent pour l'organisation et la gestion d'un service de conseil en mobilité à l'échelle métropolitaine, l'accompagnement des employeurs dans l'élaboration des plans de mobilité. Le pôle métropolitain a coordonné l'élaboration du plan de mobilité employeur du Technoparc de Saint-Genis-Pouilly.

Le projet d'une autorité organisatrice de la mobilité à l'échelle du pôle métropolitain est en réflexion depuis 2017. Cette question sera traitée en fin de rapport.

3.4.3.2 La région Auvergne-Rhône-Alpes

La région est autorité organisatrice de la mobilité de niveau régional. Sur le territoire du Pays de Gex, la région n'a pas de compétence directe relative à la mobilité transfrontalière, hormis les services d'intérêt régional. Elle a conservé l'organisation des services de transports dits « mixtes » c'est-à-dire qui desservant le territoire de la communauté d'agglomération, mais dont au moins un arrêt se situe en dehors du ressort territorial de cette dernière. Elle assure par ailleurs l'exercice de la compétence transports scolaires.

3.4.3.3 Le département de l'Ain

Le département de l'Ain intervient dans la mobilité transfrontalière au titre de l'achèvement de l'infrastructure du bus à haut niveau de service (BHNS) Gex – Ferney-Voltaire dont il est maître d'ouvrage.

En tant que maître d'ouvrage de la restructuration du secteur « Porte de France » à Saint-Genis-Pouilly, le département est également chargé de réaliser une partie des infrastructures du futur BHNS St-Genis-Meyrin (partie relative à la création de la trémie), Pays de Gex agglomération assurant la maîtrise d'ouvrage de ce projet. Celui-ci fait l'objet d'une convention, et est détaillé *infra*.

4 D'IMPORTANTES ENJEUX DE MOBILITÉ

4.1 Une croissance démographique forte et continue

D'une superficie de 405 km², la communauté d'agglomération compte 100 314 habitants au 1^{er} janvier 2020, soit une densité (248 habitants par km²) de plus du double de celles de la région Auvergne-Rhône-Alpes et du département de l'Ain (respectivement 116 et 114 habitants par km²), mais qui se situe toutefois en deçà de la densité moyenne des EPCI du Genevois français (voir tableau ci-après). La concentration de la population est en effet assez disparate puisque le territoire du Pays de Gex est partagé entre des espaces très urbanisés et des zones résidentielles périurbaines où l'habitat individuel est encore très présent.

Le pays de Gex compte proportionnellement plus d'actifs que le reste du territoire français avec un taux d'activité des 15 à 64 ans de 81,5 % (contre 78,2 % pour le département de l'Ain et 73 % pour la France) et la médiane du revenu disponible par unité de consommation (36 370 € en 2019) se situe largement au-dessus de celle de la région Auvergne-Rhône-Alpes (22 610 €) et du département de l'Ain (23 490 €).

Tableau n° 6 : Évolution démographique et médiane du revenu disponible des EPCI du Genevois français

	Département	Superficie (en km ²)	Nombre de communes	Population				Densité moyenne (hab/km ²)	Médiane du revenu disponible par unité de conso en 2019, en €
				1990	2008	2022	Evol.1990- 2020		
CC Genevois	Haute-Savoie	151,5	17	22 942	33 725	49 161	114%	324,50	38 140
CC Arve et Salève	Haute-Savoie	99,3	8	11 294	16 328	20 525	82%	206,70	32 780
CC Faucigny-Glières	Haute-Savoie	150,7	7	19 270	25 079	28 044	46%	186,09	25 520
CC Pays Rochois	Haute-Savoie	93,9	9	16 251	23 849	29 120	79%	310,12	29 160
CC Pays Bellegardien	Ain	225,8	12	18 015	20 340	22 336	24%	98,92	23 470
CA Annemasse - Les Voirons Agglo	Haute-Savoie	78,2	12	65 657	77 125	92 023	40%	1176,76	26 250
CA Pays de Gex Agglo	Ain	404,9	27	50 936	72 163	100 515	97%	248,25	36 370
CA Thonon Agglomération	Haute-Savoie	238,9	25	58 778	76 972	92 858	58%	388,69	27 800
Total		1443,2	117	263 143	345 581	434 582	65%	301,12	29 936
Région Auvergne-Rhône-Alpes		69711,1		6 671 915	7 459 092	8 078 652	21%	115,89	22 610
France				58 040 659	63 961 859	68 043 000	17%	106,00	

Source : Insee, RP 1990, 2008 et 2020 - Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2023.

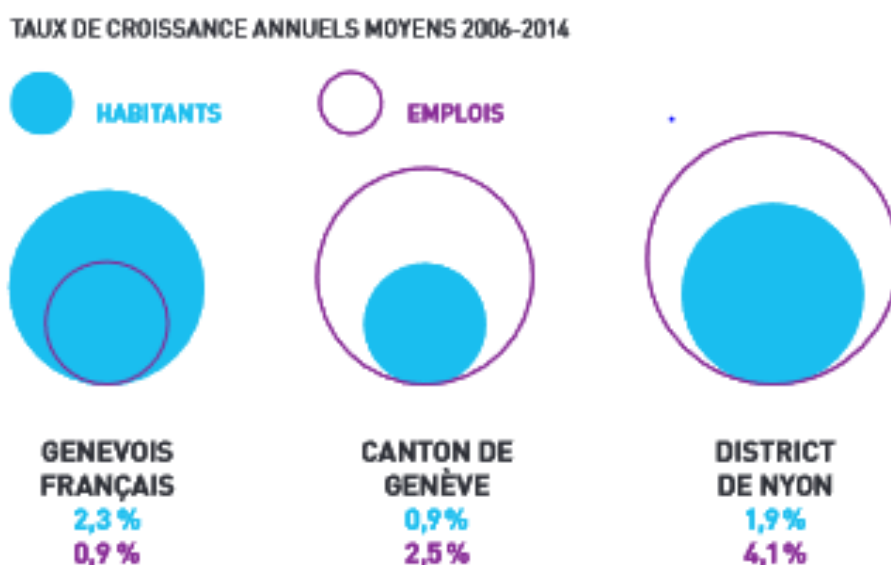
Du fait de la proximité de Genève, qui concentre les deux-tiers des emplois de l'agglomération franco-suisse mais seulement un quart des logements, la croissance démographique du Pays de Gex est très forte, à l'instar de celle de l'ensemble du Genevois

français. Ainsi, en moins de 30 ans, la population a augmenté de 97 % sur le territoire de l'EPCI (21 % pour la région Auvergne-Rhône-Alpes et 16 % pour la France). A l'échelle des EPCI, Pays de Gex agglo se classe au deuxième rang en France métropolitaine pour la croissance de la population, juste derrière la communauté de communes du Genevois³⁴. Plusieurs communes gessiennes, telles que Chevry, Prévessin-Moëns ou Saint-Genis-Pouilly, présentent une croissance annuelle moyenne proche de 5 % (à titre comparatif, la croissance annuelle de la population française était de 0,3 % en 2020). Entre 2009 et 2018, les cinq communes de l'Ain qui ont gagné le plus d'habitants sont toutes situées dans le pays de Gex.

Selon l'INSEE, en 2018, sur les 47 459 actifs occupés³⁵ que comptait le Pays de Gex, 29 444 étaient des travailleurs frontaliers³⁶, soit 62 % des actifs, ce qui plaçait la communauté d'agglomération au premier rang des EPCI, en nombre et en proportion. Entre 2013 et 2018, le nombre de travailleurs frontaliers a augmenté de 3 % en moyenne chaque année.

L'emploi a progressé de 3,3 % entre 2018 et 2019 dans le canton de Genève contre 0,4 % dans l'Ain. En 2017, Le ratio d'emplois par habitant était de 0,71 pour Genève et seulement de 0.23 pour le département de l'Ain ce qui illustre le décalage entre augmentation de la démographie et croissance économique.

Schéma n° 3 : Des taux de croissance habitants-emplois contrastés entre France, canton de Genève et canton de Vaud : taux de croissance annuels moyens 2006-2014.



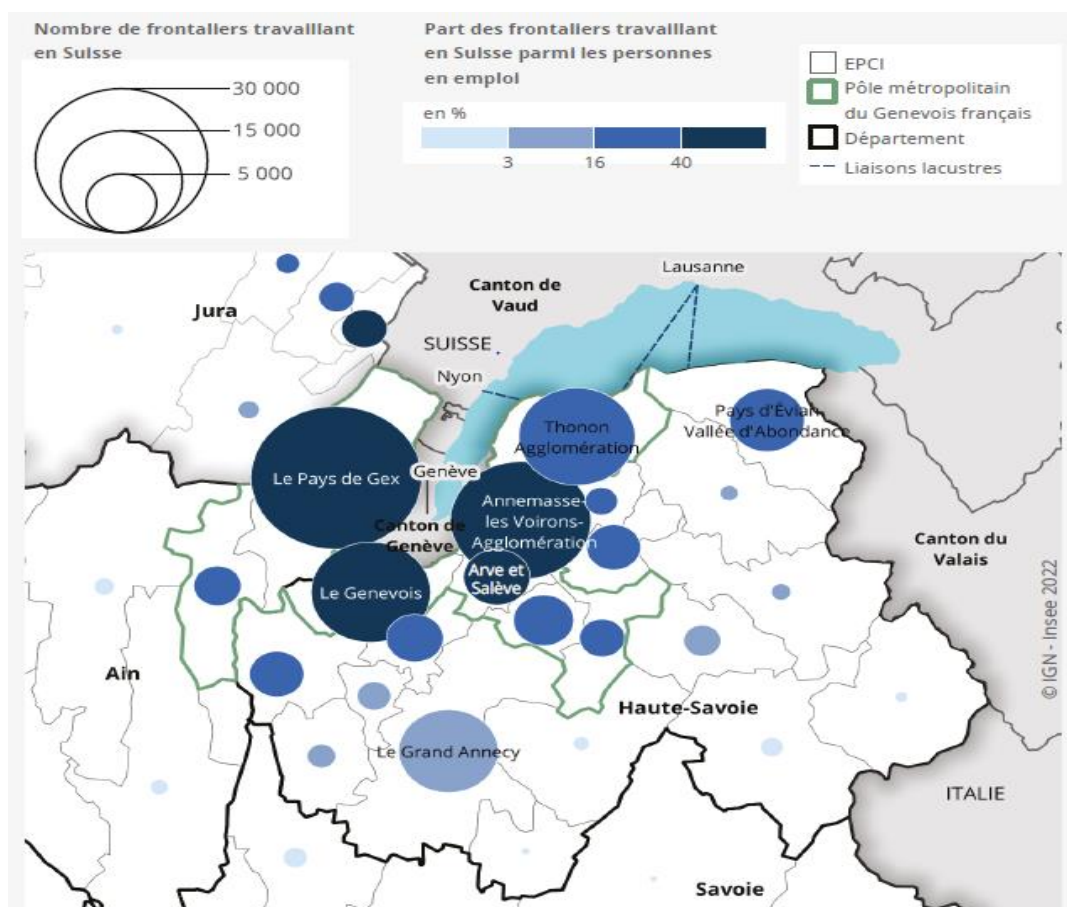
Source : Grand Genève

³⁴ Synthèse 2021 de l'observatoire statistique transfrontalier.

³⁵ Selon la définition de l'INSEE : personnes qui déclarent : exercer une profession / aider une personne dans son travail (même sans rémunération / être apprenti ou stagiaire rémunéré / être chômeur tout en exerçant une activité réduite / être étudiant ou retraité mais occupant un emploi.

³⁶ Selon les douanes françaises, sont considérés comme « travailleurs frontaliers » : les résidents des départements de l'Ain et de la Haute Savoie occupant un emploi en Suisse. Les « frontaliers » sont quant à eux les personnes ayant leur résidence dans la zone frontalière. La zone frontalière est définie comme une zone qui ne peut excéder 15 kilomètres de profondeur à vol d'oiseau à compter de la frontière et qui comprend les communes dont le territoire se trouverait compris en partie dans celle-ci.

Schéma n° 4 : Nombre de frontaliers travaillant en Suisse et part parmi les personnes en emploi, par EPCI.



Source : Insee, recensement de la population 2018.

Une « projection de population et d'emplois » a été réalisée pour le Grand Genève dans le cadre du projet d'agglomération de quatrième génération (PA4)³⁷. Rendus publics en juillet 2021, ces travaux formulent deux scénarii comportant une hypothèse commune de + 8 000 personnes par an dans le Grand Genève. Sous ces hypothèses de croissance, la population du Grand Genève qui est de 1,02 million d'habitants³⁸ atteindrait entre 1,33 et 1,34 million d'habitants à l'horizon 2040, soit 31 % de plus par rapport à 2020. Le taux de croissance pour le département de l'Ain serait, selon les hypothèses, de 1,8 à 2 % par an.

L'augmentation de la population et du nombre de travailleurs frontaliers a notamment pour conséquence de générer d'importants flux de déplacements qui devraient encore s'accroître (+ 30 % à l'horizon 2030).

Cette situation de croissance démographique et particulièrement d'installation massive de travailleurs frontaliers, place la communauté d'agglomération du Pays de Gex devant des défis importants en termes d'aménagement du territoire et de mobilité.

³⁷ Les projets d'agglomération seront présentés plus loin.

³⁸ Population 2019.

4.2 Un fort accroissement des flux de déplacement

Au sein du Grand Genève, il existe un décalage croissant entre réservoirs de population et viviers d'emploi qui accentue le besoin de mobilité, particulièrement transfrontalière, même si en proportion, les flux internes au territoire demeurent majoritaires³⁹.

Tableau n° 7 : Fréquentation régulière des différentes régions du Grand Genève en 2021 par les habitants du pays de Gex et du pays bellegardien

fréquentation plusieurs fois par mois tous motifs confondus	Ville de Genève	Reste du canton de Genève	District de Nyon	St Julien CC du Genevois	Annemasse agglomération	Vallée de l'Arve	Thonon-Chablais	Pays de Gex	Pays Bellegardien
Région de résidence : Pays de Gex et Pays bellegardien	66%	77%	13%	12%	10%	7%	3%	46%	21%

Source : Panel mobilité Grand Genève 2019-2021 publié en avril 2022.

Les « navetteurs », terme employé par l'INSEE pour désigner les personnes effectuant des aller-retours réguliers entre les deux pays, étaient 125 100 en 2018 et le nombre de navettes domicile-travail entre la région Rhône-Alpes et la Suisse a augmenté de 4,7 % par an en moyenne depuis 1999.

Le pays de Gex compte une dizaine de postes frontières avec la Suisse. Aujourd'hui, on estime à plus de 500 000 les passages quotidiens aux frontières entre les cantons suisses voisins des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, particulièrement concentrés sur de faibles créneaux horaires de début et de fin de journée, ce qui entraîne quotidiennement de nombreux embouteillages aux frontières. Ce sont les douanes de Ferney, Prévessin et Divonne qui sont les plus fréquentées. Ces difficultés de circulation se répercutent ensuite sur les voiries secondaires de l'ensemble du Pays de Gex.

Des comptages de passage des véhicules à moteur sont périodiquement réalisés par le département de l'Ain : la cartographie en annexe illustre la sur-fréquentation des axes routiers principaux et secondaires entre Valserhône et Divonne-les-Bains.

4.3 Une dépendance à l'automobile qui demeure forte

A ce jour, seuls 6 % des déplacements domicile-travail qui ont lieu vers la Suisse sont effectués avec les transports en commun⁴⁰. L'enquête panel-mobilité Grand Genève révèle qu'en 2021, seuls 17 % des résidents français (EPCI français du Grand Genève) disposent d'un abonnement aux transports en commun. Les abonnements à des services d'autopartage sont quasi inexistantes parmi les résidents français (1 %), les abonnements aux vélos en libre-service (VLS) sont extrêmement rares tant en Suisse qu'en France. 15 % des résidents français sont abonnés à un service de covoiturage⁴¹.

³⁹ 50 % des flux domicile-travail sont internes au Genevois français / 42 % des flux se font vers la Suisse (source site internet du Pôle métropolitain du genevois français).

⁴⁰ Source : site internet frontalier.org/transport-leman.

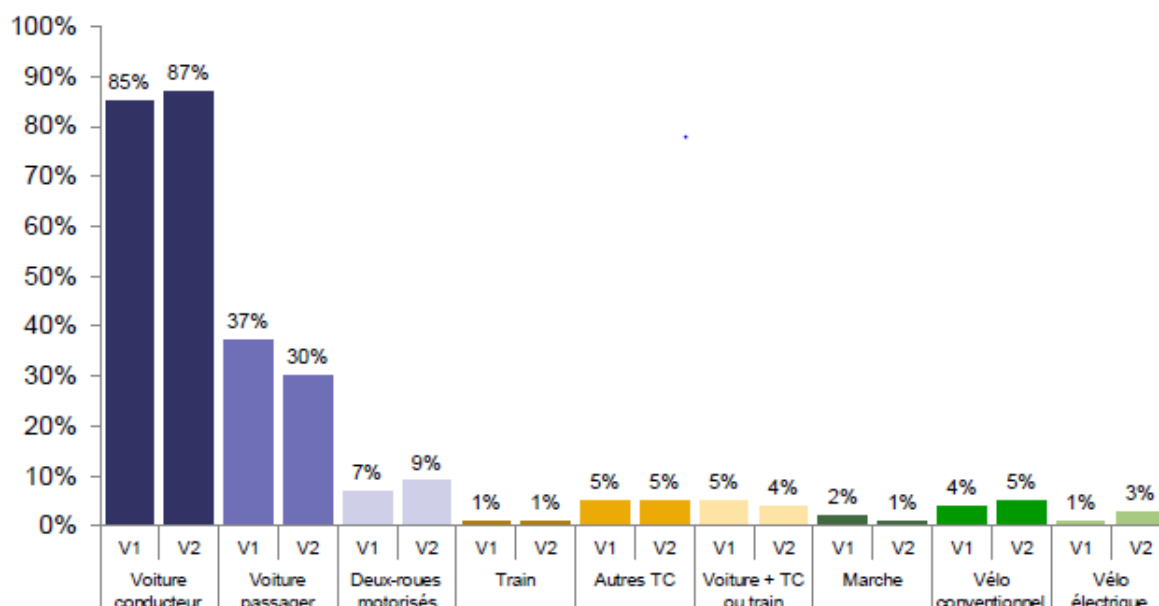
⁴¹ De type Blablacar, Klaxit, Blablaline, etc.

En 2021, 100 % des ménages résidant dans la partie du département de l'Ain comprise dans le Grand Genève (soit le Pays de Gex et le Pays bellegardien) disposaient d'une voiture particulière et 72 % possédaient deux voitures et plus⁴².

L'enquête souligne par ailleurs une diminution pour l'attrait des mobilités partagées qui peut être liée à la pandémie de Covid 19. La part de la pratique du covoiturage parmi les usagers de la voiture a chuté de 12 à 9 % entre 2019 et 2021.

Dans le Pays de Gex et le Pays bellegardien, 56 % des personnes ont une image négative des transports en commun en 2021. Il s'agit du territoire où l'insatisfaction est la plus élevée au sein du Grand Genève (où taux atteint 35 %). Cela se traduit par un taux élevé d'utilisation de la voiture comme conducteur ou passager : 85 % des déplacements depuis le Pays de Gex vers la Suisse sont effectués en voiture.

Graphique n° 1 : Moyens de transports utilisés par les habitants du Pays de Gex pour se rendre dans les différentes régions du Grand Genève en 2019 (V1) et en 2021 (V2).



Source : panel mobilité Grand Genève 2019-2021 publié en avril 2022.

Selon le pôle métropolitain du Genevois français, quinze nouvelles voitures sont mises en circulation chaque jour dans le Genevois français.

L'état des lieux réalisé dans le cadre de l'élaboration du PCAET de Pays de Gex agglomération indique que la moyenne annuelle de la pollution au dioxyde d'azote NO₂ (dont 65 % des émissions sont dues au trafic routier) dépasse la valeur limite fixée par la réglementation⁴³, principalement le long de l'axe Ferney-Saint Genis.

La soutenabilité du développement du Pays de Gex est donc conditionnée par deux nécessités : absorber la croissance démographique et, dans le même temps, réduire la part

⁴² Une voiture : 27 %, deux voitures : 55 %, trois voitures 12 %, quatre voitures 3 % et cinq voitures et plus 3 %.

⁴³ 40 microgrammes par mètre-cube.

modale consacrée aux transports individuels motorisés. Or les alternatives à la voiture sont peu développées.

4.4 Une offre relativement réduite en alternative à la voiture individuelle⁴⁴

Au sein du Genevois français⁴⁵, l'offre en transport en commun est inférieure de 20 % par rapport à des territoires comparables et 85 % des déplacements depuis le Pays de Gex vers la Suisse sont effectués en voiture.

○ Les lignes du bus

Des progrès importants ont été réalisés au cours de la période sous contrôle sur le réseau de transports en commun au sein du Pays de Gex. Ainsi, depuis 2018, on constate une augmentation de 39 % du nombre de voyages par jour et de 44 % du nombre de places de transport offertes pour les transports franco-genevois et de 70 % de l'offre pour les transports franco-vaudois. Pour les lignes franco-genevoises, entre 2013-2018 : 435 voyages par jour étaient réalisés pour 35 385 places. En 2023, 604 voyages par jour sont prévus soit 50 935 places. Pour les lignes franco-vaudoises, de 2013-2019 seuls 33 voyages/jour étaient proposés soit 2 310 places. En 2020-2023, 56 voyages/jour sont mis en œuvre pour 3 920 places⁴⁶. Cependant, que ce soit en termes de tracés ou de fréquences, l'offre demeure inférieure au besoin et ne motive pas les habitants à abandonner l'usage de la voiture individuelle comme l'illustre la part d'utilisation des transports en commun sur l'ensemble des déplacements qui est de 6 %, soit un déplacement sur dix-sept.

L'offre de transports en commun reste en effet concentrée sur les trajets vers et en provenance de Genève, et desservant Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly. Le canton de Vaud reste, quant à lui, peu relié alors que le nombre de frontaliers de ce canton a nettement augmenté ces dernières années. De plus, les bus circulent la plupart du temps sur les mêmes voies que les voitures, ce qui ne donne pas un avantage comparatif à l'usage des transports en commun par rapport à la voiture individuelle.

Une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) est partiellement en service (mise en service complète prévue fin 2023). Elle reliera, à terme, le centre-ville de Gex à Cornavin (Suisse) avec un temps de parcours de 30 minutes pour aller de Gex centre à Ferney-douane et 50 minutes jusqu'à Cornavin, avec une fréquence jusqu'à 6 minutes (en heure de pointe). La communauté d'agglomération n'est pas partie prenante au projet, réalisé sous maîtrise d'ouvrage départementale et financé à 47 % par le département de l'Ain, 40 % par la Confédération helvétique, 5 % par l'État français, 5 % par la région Auvergne-Rhône-Alpes et 3 % par la commune de Ferney-Voltaire.

Enfin, les transports en commun du Pays de Gex se situent sur plusieurs réseaux gérés par des opérateurs différents, ce qui en complexifie l'appréhension et l'utilisation. Le territoire communautaire est actuellement desservi par sept lignes de bus exploitées par les transports publics genevois (TPG), deux lignes transfrontalières desservant le canton de Vaud (ABG)⁴⁷ et

⁴⁴ Source (guide de la mobilité dans le Genevois français, édition « Pays de Gex aggro).

⁴⁵ Source : site internet du Pôle métropolitain du Genevois français.

⁴⁶ Source Pays de Gex aggro.

⁴⁷ Alsa Bustour Gex.

des lignes de car de la région Auvergne-Rhône-Alpes. La tarification non intégrée, peut apparaître peu lisible⁴⁸ pour certains usagers. Enfin, pour les transports transfrontaliers, la tarification est onéreuse : le prix du billet unitaire adulte TPG au tarif transfrontalier (4,10 €) est quasiment le triple du tarif Français (1,40 €).

○ **Les parkings relais**

L'offre de parkings relais⁴⁹ est quasi inexistante à l'exception de celui de la douane de Divonne-les-Bains, construit sur emprise communale, gratuit, de 51 places sans contrôle d'accès, ce qui ne permet pas de garantir que son utilisation soit effectivement destinée à favoriser le report modal⁵⁰ en faveur des transports en commun. L'absence de parkings relais contraint les utilisateurs à se garer dans des parkings de magasins, dans les rues ou au bord des routes⁵¹. Or l'offre de parkings constitue un maillon essentiel de l'intermodalité, à même de diminuer l'utilisation de transports individuels motorisés.

○ **Les itinéraires cycles et piétons**

Ces itinéraires sont encore peu développés : la partie « sud » de la liaison piétons-cycles Gex-Ferney sous maîtrise d'ouvrage partagée entre Pays de Gex agglo pour 4,44 km (2,68 M€ HT) et le département de l'Ain 1,7 km est achevée. Plusieurs projets sont prévus (cf. infra) mais à ce jour, la mobilité douce, reste peu présente dans le Pays de Gex. Hormis quelques communes comme Prévessin-Moëns qui ont développé plusieurs pistes cyclables continues, le Pays de Gex est représenté par un ensemble de bouts de pistes peu connectées.

○ **Le train :**

Le Pays de Gex ne dispose que d'une seule desserte ferroviaire⁵², la gare de Pougny-Chancy au départ de laquelle il y a dix trains par jour en direction de Genève et neuf trains au retour, le plus tardif partant à 21h16 de la gare Genève Cornavin⁵³.

○ **Le transport à la demande**

Pays de Gex agglo a mis en place un système de transport en commun sur réservation ; les Transports de l'Ain étant exploitant⁵⁴. Il existe trois lignes pour se déplacer dans la moitié sud du Pays de Gex. Le trajet est à réserver la veille avant 17 heures au tarif de 1,40 € pour un aller ou 2 € pour un aller-retour.

⁴⁸ Pour les TPG, il y a trois zones différentes : Territoire du Pays de Gex (hors Challex et Pougny) = zone 250 / Challex et Pougny = zone 240 / Grand Genève = zone 10. Pour les lignes ABG, les tarifs diffèrent également en fonction des destinations.

⁴⁹ *Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs* Abréviation : P+R.

⁵⁰ Le transfert (ou report) modal désigne le report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre, par exemple de la route vers le rail ou de la voiture vers le bus. L'enjeu pour la puissance publique est souvent de guider ces transferts pour améliorer la performance de l'ensemble du réseau. Ainsi, le transfert modal de la voiture individuelle vers les transports en commun est l'une des conditions de la rentabilité de ces derniers, de la fluidité de la circulation et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Source : Géoconfluence / Direction générale de l'enseignement scolaire (Dgesco) et École Normale Supérieure de Lyon (ENS de Lyon).

⁵¹ Constats réalisés par le groupe de travail « transports » du conseil local de développement.

⁵² La ligne Collonges (Fort l'Ecluse) - Gex-Divonne qui avait été construite en 1899 pour desservir les principales localités du Pays de Gex a été fermée au trafic voyageurs en mai 1980.

⁵³ Horaires pour le lundi 5 septembre 2022.

⁵⁴ Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) autrement appelé Régie des Transports de l'Ain (RTDA) gérée par la région depuis le 1^{er} janvier 2020.

- **L'autopartage**

Deux voitures sont en libre-service à Gex, place du Jura, exploitées par la société Citiz dans le cadre d'une convention avec l'EPCI.

- **Le covoiturage :**

Conjointement administrée par le Pôle métropolitain du Genevois français et la République et canton de Genève, la plateforme covoiturage-leman.org offre notamment un moteur de recherche qui centralise toutes les offres de covoiturage parmi les sites existants. Or, il n'existe pas d'aire de covoiturage sur le territoire de la CAPG.

Une carte en annexe détaille les lignes et services de mobilité disponibles dans le Pays de Gex.

5 LA PLANIFICATION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

Malgré les avancées récentes en matière de transports en commun, notamment sur les lignes de bus, le Pays de Gex souffre d'un déficit d'offre en alternative aux transports individuels motorisés (TIM), offre qui reste concentrée sur le nord du territoire en direction de Genève. Pourtant, la communauté d'agglomération a planifié plusieurs projets structurants dont les objectifs sont exprimés notamment au travers de leur inscription au sein des projets d'agglomération et repris dans ses propres documents de planification. A l'exception des BHNS et du tramway dont la planification est affermie et, pour l'un des BHNS en passe d'être mis en service, les autres projets peinent à être priorisés et mis en œuvre, alors même qu'ils sont envisagés de longue date.

5.1 La planification transfrontalière

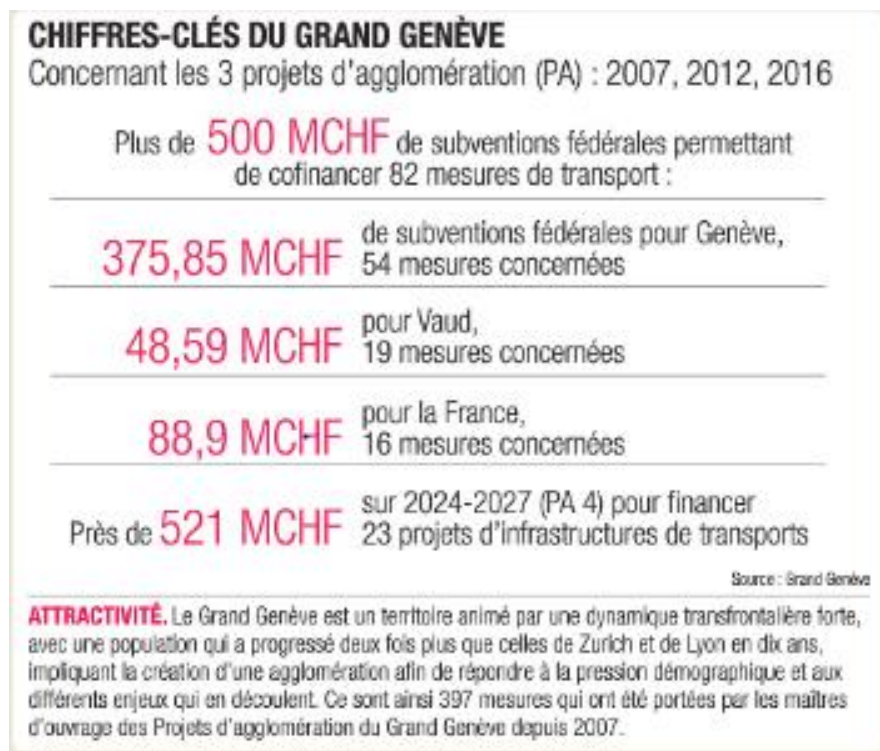
5.1.1 Les projets d'agglomération (PA)

Depuis 2003, la Confédération suisse participe au financement de projets dans les villes et agglomérations pour assurer le développement des territoires. Le Grand Genève est l'une des 42 agglomérations suisses ou transfrontalières à pouvoir candidater tous les quatre ans aux appels à projet de la Confédération suisse. Le « projet d'agglomération » (PA), fruit de cette candidature, constitue un instrument de planification destiné à améliorer et à coordonner le développement des transports et de l'urbanisation des agglomérations au-delà des limites communales, cantonales (au sens du canton Suisse) ou nationales.

Le projet d'agglomération du Grand Genève a développé des programmes et mesures en cohérence sur les thèmes de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement. Depuis 2007, près de 500 mesures d'urbanisation, mobilité et environnement ont été portées par les maîtres d'ouvrage. Les mesures sont classées selon leur horizon de réalisation et leur co-financement ou non dans le cadre du projet d'agglomération. Chaque génération de mesures a un horizon de réalisation différent : ainsi, les mesures du projet d'agglomération n° 1 (PA1) et n° 2 (PA2) doivent être mises en service avant fin 2025, les travaux de celles du PA3 doivent débuter avant fin 2025 et fin 2027 pour le PA4.

Les mesures concernant la communauté d'agglomération du Pays de Gex seront traitées dans le paragraphe suivant.

Schéma n° 5 : Chiffres clés des financements suisses des projets d'agglomération 1 à 3 :



Source : *L'Extension – la frontière en chiffres – 2022 – Groupe Ecomedia*

A ce jour, quatre générations successives de projets d'agglomération (PA 1 à PA4) coexistent.

Le PA1 (5 décembre 2007) a permis de structurer l'armature principale du territoire en termes de transports. Il a financé notamment le prolongement du tramway Genève-Annemasse, la mise en fonction du bus à haut niveau de service d'Annemasse agglomération, ainsi que la création des espaces publics autour des futures gares Léman Express.

23 mesures coûtant 465 millions CHF sont cofinancées au taux de 40 %.

Pour la communauté d'agglomération du pays de Gex, ce PA comporte une seule mesure cofinancée, relative à la construction et l'aménagement d'une liaison modes doux entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération) pour un coût total estimé à 1,1 M€.

Le PA2 (28 juin 2012) a permis d'affirmer la multipolarité du Grand Genève, certes constitué d'une agglomération centrale mais aussi d'agglomérations régionales qui structurent entre elles aussi des réseaux de transport.

32 mesures coûtant 510 millions CHF sont cofinancées au taux de 40 %.

La plupart des mesures concernant le Pays de Gex sont incluses dans le PA2 mais une seule est cofinancée, portée par le département de l'Ain : le projet de bus à haut niveau de service entre Gex et Cornavin pour une enveloppe prévisionnelle de 50 M€.

Le PA3 (15 décembre 2016) a permis d'établir un projet de territoire. Il accompagne en particulier la mise en place des interfaces multimodales autour des gares du Léman Express, des mesures en faveur des modes doux (vélo, marche), le tramway des Nations-Grand Saconnex ou le bus à haut niveau de service vers Vernier.

27 mesures coûtant 301 millions CHF sont cofinancées au taux de 40 %.

Aucune mesure cofinancée ne concerne Pays de Gex aggro.

Le PA4 (8 juin 2021) se concentre sur la coordination urbanisation-transport afin de consolider et renforcer les réseaux du Grand Genève et préparer les futurs développements (finalisation du réseau de transports publics structurants, valorisation des modes doux au service des proximités). L'un des trois grands axes retenus dans le cadre du PA4 concerne le pays de Gex, avec le prolongement du tramway à Ferney-Voltaire et la requalification de l'axe urbain⁵⁵ pour un montant de 40 M€.

Ces mesures sont cofinancées au taux de 35 %, soit une participation moindre de la part de la Confédération au regard de l'état de réalisation des PA précédents⁵⁶ : le rapport de mise en œuvre des PA 1, 2 et 3 fait état de 42 mesures abandonnées ou suspendues représentant 100 MCHF⁵⁷. Or les études préalables au financement des projets présentés au PA4 ont été réalisées sur la base du taux de cofinancement accordés aux trois premières générations de PA, soit 40 %, ce qui pose la question de la soutenabilité des plans de financements présentés. Ainsi, le projet de tramway des Nations estimé à 40 M€ nécessite, au regard de la baisse du taux de cofinancement, une recherche de 2 M€ de financements supplémentaires à ce jour non couverts.

⁵⁵ Les deux autres grands axes du PA4 sont l'amélioration des dessertes autour des gares du Léman Express, notamment en Haute-Savoie et dans l'Ain ; et le renforcement des mobilités douces.

⁵⁶ PA 1 : en retard mais la grande majorité des mesures est réalisée ou en cours de réalisation.

PA2 : en retard concrétisation difficile (une grande majorité des mesures demeure en phase d'études préliminaires, risques importants de remise en cause).

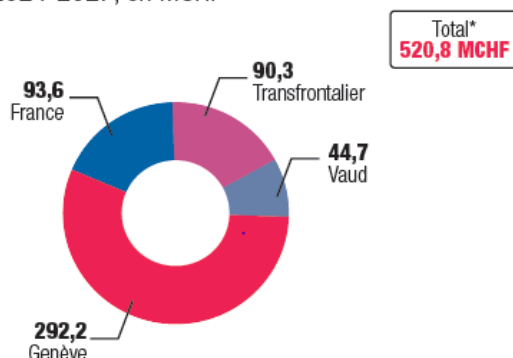
PA3 : mise en œuvre bien engagée puisque 25 % des mesures cofinancées sont en travaux et 30 % des mesures non cofinancées sont en travaux ou réalisées.

⁵⁷ Source : présentation PA4 Grand Genève du 19 mai 2022.

Schéma n° 6 : Investissements 2024-2027 au titre du projet d'agglomération 4 du Grand Genève

PROJET D'AGGLOMÉRATION 4 DU GRAND GENÈVE

Investissements 2024-2027, en MCHF



* Investissements faisant l'objet d'une demande de cofinancement fédéral.

Source : Grand Genève

AGGLOMÉRATION. Le projet d'agglomération 4 du Grand Genève sollicite un appui fédéral pour un plan d'investissements en faveur de la mobilité de près de 521 millions de francs sur la période 2024-2027, à travers 23 projets d'infrastructures et 3 paquets de mesures consacrées à la mobilité douce. 56 % des investissements concernent le canton de Genève et 17 % ont un caractère transfrontalier.

Source : *L'Extension – la frontière en chiffres – 2023 – Groupe Ecomedia*

Schéma n° 7 : État d'avancement des mesures du PA1, 2 et 3 et consommation de la consommation fédérale (à mai 2022)



Source Grand Genève

Les modalités de demande de financement par les maîtres d'ouvrage sont détaillées en annexe.

5.1.2 Les mesures concernant le territoire du Pays de Gex

Parmi les mesures relatives à la mobilité, un grand nombre ont pour but, ainsi que le précise la feuille de route transfrontalière 2019-2023⁵⁸ sur les mesures d'accompagnement du

⁵⁸ La feuille de route transfrontalière 2019-2023 sur les mesures d'accompagnement du Léman Express constitue le premier engagement formalisé au niveau de l'agglomération. Elle a été établie par le GTT Mobilité, représenté par les trois co-présidents (le conseiller d'État genevois en charge du département des infrastructures, une conseillère régionale Auvergne-Rhône-Alpes et le président de la région de Nyon). Elle a ensuite été approuvée par l'assemblée du groupement de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève le 21 novembre 2019.

Léman Express, d'accompagner la mise à disposition de l'offre de transport du Léman Express par des projets de plusieurs natures :

- les rabattements et compléments de réseau des transports collectifs favorisant « l'effet réseau » ;
- les rabattements en mode doux (pistes cyclables / voies vertes) ;
- les stationnements vélos en gare ;
- les stationnements P+R et deux roues motorisés ;
- les services de partage de mobilité (covoiturage, autopartage, vélos en libre-service) ;
- les mesures incitatives : plans de mobilité employeur, télétravail, *coworking*.

Les parties prenantes au projet d'agglomération peuvent proposer, par le biais de *fiches mesures*, des projets sur chacun des thèmes retenus. La Confédération classe ensuite ces mesures selon leur horizon temporel de réalisation⁵⁹, leur typologie⁶⁰, leur niveau⁶¹, la priorité proposée et détermine celles qui pourront être cofinancées et celles qui ne bénéficieront pas de financement mais qui doivent cependant être intégrées au projet, en raison de leur caractère structurant pour le projet d'agglomération.

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

- cohérence de la mesure pour l'agglomération et pertinence des 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.

Les projets d'agglomération constituent des instruments très intégrés de planification et de coordination : certaines mesures ne sont pas cofinancées par la Confédération helvétique, mais leur réalisation conditionne la réussite des projets cofinancés et garantit la cohérence d'ensemble. Toutes les mesures font donc l'objet d'un suivi, soit par le canton de Genève pour les mesures cofinancées (quatre fois par an), soit par le pôle métropolitain du Genevois français pour les autres (deux fois par an) au titre de son rôle de responsable français du projet d'agglomération⁶². Les transmissions à la Confédération helvétique sont réalisées par le canton de Genève, interlocuteur unique. Un outil web d'interface Grand Genève, financé par le GLCT Grand Genève est en cours de mise en œuvre afin de faciliter le recueil de données auprès des maîtres d'ouvrage et la transmission des informations à la Confédération. Une consultation publique de l'avancée des mesures est disponible. L'ensemble de ces fiches mesure fait en outre l'objet d'un cahier spécifique annexé à chaque projet d'agglomération.

Les cantons et les collectivités concernées s'engagent à mettre en œuvre ces mesures dans les délais fixés. A chaque dépôt de nouveau projet d'agglomération (tous les quatre ans)

⁵⁹ De A à C.

⁶⁰ Gestion de trafic / P+R / sécurité / transports en commun / mobilités douces.

⁶¹ Structurant, phare, etc.

⁶² Le Pôle métropolitain accompagne, conseille et coordonne les remontées d'information des maîtres d'ouvrage auprès de la Confédération par l'intermédiaire du canton de Genève.

un rapport de mise en œuvre des projets d'agglomération précédents est transmis à la Confédération.

Le volume de réalisation d'un projet d'agglomération conditionne ensuite le taux de cofinancement des mesures de la génération suivante. Ainsi, au regard de l'avancement des mesures portées aux trois premières générations (cofinancées à 40 %), le taux de participation de la Confédération helvétique pour le PA4 a été réduit à 35 %.

Les mesures cofinancées font ensuite l'objet d'accords sur les prestations⁶³ issues des projets d'agglomérations du Grand Genève.

Il existe enfin des mesures non retenues dans le cadre des projets d'agglomération mais qui font tout de même l'objet d'un suivi par le pôle métropolitain car structurantes au titre de la mobilité sur le territoire concerné, même si elles ne contribuent pas à la cohérence globale du projet d'agglomération.

Dans le cadre du contrôle, une sélection de mesures relatives à la mobilité et propres à l'EPCI a été examinée sous le prisme de leur mise en œuvre et de leur efficience. Treize mesures ont été recensées dont deux portées par le département de l'Ain sur le territoire du Pays de Gex (liste détaillée en annexe et tableau synthétique ci-dessous).

⁶³ Les projets d'agglomération sont suivis d'accords sur les prestations qui règlent le cofinancement par la Confédération des mesures des projets d'agglomération.

Tableau n° 8 : Mesures d'accompagnement à la mobilité territoire Pays de Gex aggro au titre des trois premières générations de projets d'agglomération.

N° Agglo	Mesures	Classement	Etape en cours	Etat de la mesure
12-48	Construction d'un P+R à Sauverny en rabattement vers la ligne 814-10	Av E	Définition / programmation (PROG)	en cours
12-50	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier – Maconnex	Av E	Etude préliminaire (EP)	en cours
12-52	Aménagement de l'itinéraire d'agglomération n°39 (partie Gex-Divonne)	Av E	Mise en service (MES)	en cours
32-1-12	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	A2	Réalisation (REA)	en cours
32-1-15	Requalification de l'espace-rue à Ferney-Voltaire liée à l'arrivée du BHNS (rue du Jura)	Ae2	Réalisation (REA)	en cours
32-1-19	Aménagement d'une véloroute entre Gex et Ferney. Tronçon sud réalisé entre Ornex et Ferney (5km) + DUP en cours pour partie nord	Av E	Mise en service (MES)	en cours
32-1-5	Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS	Ae2	Définition / programmation (PROG)	en cours
32-2-19	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal à Saint Genis Pouilly - Porte de France	Av E	Avant-Projet (AVP)	en cours
33-4b	Construction et aménagement d'une liaison MD entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération)/France	A1	Avant-Projet (AVP)	en cours
33-5	Aménagement des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry	Av1	Réalisation (REA)	en cours
33-7	Construction d'un axe BHNS entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	B3	Avant Projet (AVP)	en cours
13-8	Construction d'un P+R et B+R à la gare de Pougny	hors PA		en cours
13-3	Aménagements de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TC à Pougny-Chancy et Challex	Av1		clôturée

Sources : projets d'agglomération 1 à 3 et Pôle métropolitain du Genevois français.

L'examen détaillé de ces mesures fait l'objet de l'annexe 12. Leur analyse est par ailleurs prise en compte dans la description des projets de l'EPCI en paragraphe 6.

5.1.2.1 Sur la définition et le suivi des mesures

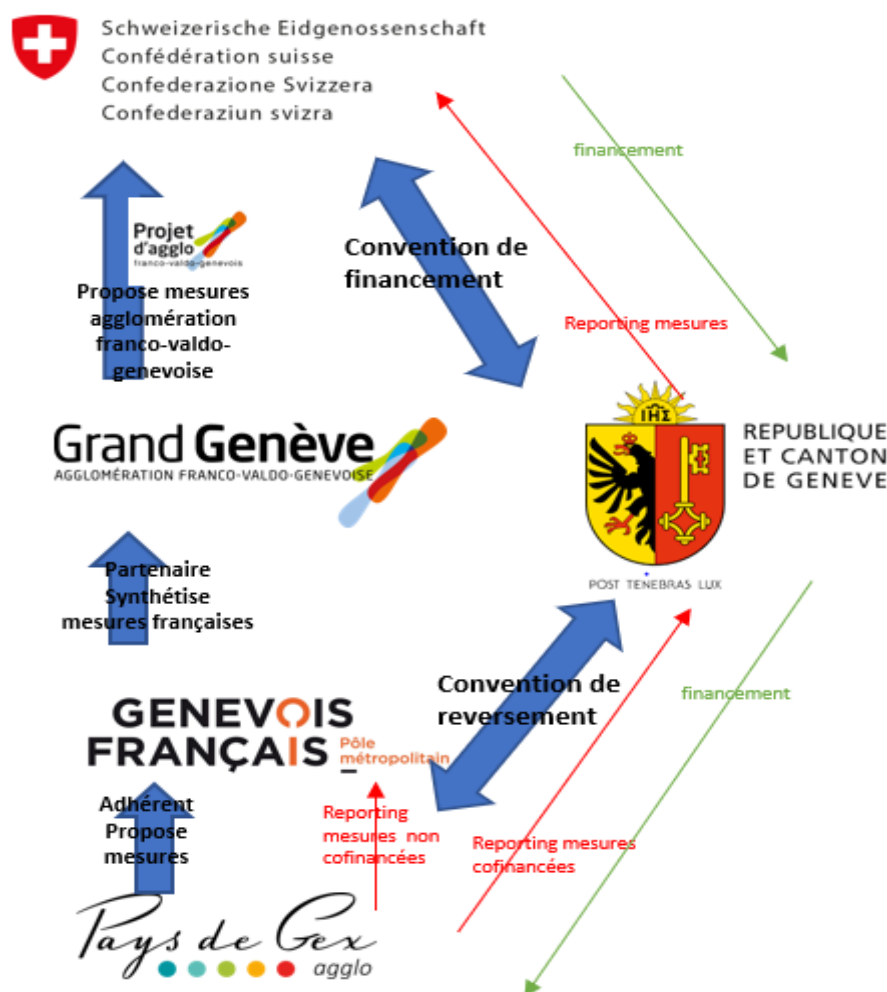
Les entretiens réalisés au cours de l'instruction ont montré qu'il existait un décalage dans l'appréhension du caractère contraignant ou non des mesures en fonction des interlocuteurs rencontrés (GTT Grand Genève, Pôle métropolitain, EPCI).

Les projets d'agglomération se positionnent comme des outils de programmation et d'organisation spatiales du Projet de territoire Grand Genève en matière d'urbanisation et de transport et d'une partie des politiques environnementales. L'esprit des projets d'agglomération est que chaque bassin de vie s'engage à mettre en œuvre des mesures d'urbanisation, transport

et aménagements paysagers en contrepartie d'un financement fédéral pour certaines mesures de transport.

Or l'EPCI a d'emblée indiqué que les mesures non cofinancées contenues dans les PA n'étaient pas contraignantes. Les EPCI ne sont pas signataires des projets d'agglomération. Ils y sont représentés par l'intermédiaire du GLCT Grand Genève, dont est partenaire le pôle métropolitain du Genevois français dont ils sont membres. La contractualisation n'est formalisée que pour les mesures cofinancées : une convention de financement est signée entre le maître d'ouvrage et le canton de Genève qui perçoit les remboursements de la part de la Confédération et s'engage à les reverser au maître d'ouvrage (cf. annexe).

Schéma n° 8 : Circuit de proposition et de suivi des mesures des projets d'agglomération



Source : CRC d'après entretiens avec Pays de Gex agglo et le pôle métropolitain du Genevois français

Ainsi, les projets d'agglomération, au regard des échelons intermédiaires intervenant dans leur définition et leur exécution, ont-ils pu être davantage perçus par la CAPG comme un outil de recherche de financement que comme un moyen de planification assorti d'une réelle volonté de réalisation.

Cela se traduit notamment par l'absence de procédure très formalisée de proposition de fiches mesures affirmées. La CAPG a ainsi, dans les premières générations de PA, proposé des fiches mesures transmises directement au pôle métropolitain chargé de les centraliser pour le

Genevois français, mais sans que les projets présentés n'aient au préalable fait l'objet d'une étude de faisabilité et d'opportunité, d'une hiérarchisation et d'une validation politique par l'assemblée délibérante. L'absence de validation politique a *de facto* dédouané la communauté d'agglomération de toute contrainte dans la mise en œuvre de ces mesures.

Certaines mesures proposées malgré leur absence de maturité ont été inscrites au PA au titre des mesures d'accompagnement. Elles accusent aujourd'hui un retard de réalisation conséquent car, non cofinancées, elles n'ont jamais été prioritaires pour la CAPG (mesures 12-50, 12-52, 32-1-5) tandis que d'autres ne sont plus en cohérence avec ses projets (mesure 13-8 par exemple).

La chambre recommande donc à l'EPCI, pour la prochaine génération de projet d'agglomération (n°5) de présenter au vote du conseil communautaire l'intégralité des fiches mesures envisagées, y compris celles pour lesquelles un cofinancement n'est pas escompté.

Recommandation n° 3. Affirmer les projets présentés au titre des projets d'agglomération et les soumettre au vote préalable du conseil communautaire.

S'agissant du suivi, seules les mesures cofinancées ont fait l'objet d'un suivi rigoureux de la part de la CAPG, alors même que dans l'esprit du PA, toutes les mesures proposées doivent concourir à la réussite de la structuration de l'agglomération. Ceci se traduit notamment par le fait que, lors de la détermination du taux de cofinancement PA en cours par la Confédération, cette dernière examine le taux de réalisation de l'ensemble des mesures du PA de la génération N-2, qu'elles soient cofinancées ou non.

Le pilotage actuel est dissocié en fonction du type de mesure : pour un même territoire, le suivi des mesures est coordonné par le pôle métropolitain, pour les mesures non cofinancées, et par le canton de Genève pour les mesures cofinancées. Le contrôle est moins approfondi et moins fréquent pour les mesures non cofinancées. Or, certaines sont des mesures de rabattement qui contribuent à la cohérence globale du projet.

De plus, pour un même territoire, chaque maître d'ouvrage rend compte du suivi de ses propres mesures, sans centralisation par l'EPCI, qui ne dispose d'aucune vision globale des mesures touchant son territoire, lorsque d'autres maîtres d'ouvrage interviennent (le conseil départemental, les communes, etc.). Une montée en puissance (moyens humains et ingénierie) du service « mobilité » pourrait permettre un suivi coordonné à l'échelle du territoire qui, au-delà du strict suivi des mesures contribuerait à maîtriser la cohérence des projets.

Il a également été constaté que l'intitulé et le contenu des mesures ne recouvraient pas toujours symétriquement les projets portés par les maîtres d'ouvrage, ce qui peut rendre difficiles leur lisibilité, leur suivi et même le montage de leurs plans de financement. Cela se traduit par des mesures aux intitulés relativement vagues⁶⁴, aux numéros différents pour une même mesure⁶⁵, aux maîtres d'ouvrage non cohérents avec le détenteur effectif de la

⁶⁴ Exemple : **mesure 32-1-5** Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS sans aucune autre indication de lieu et de capacité.

⁶⁵ Exemple : **mesure 12-50** Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier – Maconnex, l'EPCI indique dans son tableau de suivi : « *même mesure : 12,50 et 12,51* ».

compétence⁶⁶ et pour lesquelles il a parfois été difficile de recueillir des informations⁶⁷. Certaines mesures, pourtant non supprimées, n'étaient pas ou mal connues de nos interlocuteurs car anciennes et ne correspondaient plus à des projets de l'EPCI.

La chambre invite donc Pays de Gex aggro, en lien avec le Pôle métropolitain à passer en revue, actualiser et le cas échéant, demander la suppression des mesures n'étant plus pertinentes pour le territoire.

5.1.2.2 Sur les causes de retard dans la mise en œuvre des mesures

Sur les treize mesures relatives à la mobilité analysées dans le cadre de l'instruction, une est achevée et mise en service, cinq sont en cours de réalisation (travaux engagés mais non finalisés et mise en service partielle pour deux d'entre-elles) et pour sept, les travaux n'ont pas débuté, avec des stades de planification très variables, certaines ne constituant pas des projets prioritaires pour l'EPCI.

En mars 2021, le forum d'agglomération⁶⁸ identifiait les causes de retard suivantes dans la conduite des projets :

- diversité des systèmes légaux et inertie des dispositions légales en matière de planification ;
- complexité, imbrication et interdépendances des projets entre eux ;
- besoins d'action importants sur l'ensemble du territoire, qui rend la priorisation des projets difficiles ;
- manque de ressources pour assurer la réalisation dans les temps des projets.

L'étude qualitative du degré de réalisation des mesures, effectuée sur la base de questionnaires et d'entretiens auprès des maîtres d'ouvrage, permet d'identifier des facteurs récurrents, ayant pu avoir une influence sur les délais de mise en œuvre des mesures. Ces facteurs, sont synthétisés dans le tableau ci-après (pour le détail des mesures auxquelles il est fait référence, se reporter à l'annexe 13).

⇒ **La gouvernance :**

La mise en œuvre récente de l'exercice de la compétence contribue à expliquer les retards de certains projets de la part de l'EPCI. En réponse aux observations des services préfectoraux dans le cadre du projet de PADD, l'EPCI avait indiqué que : *« les autorités antérieurement compétentes en matière de mobilité ne (s'étaient) pas saisies des enjeux du territoire gessien, conduisant les élus communautaires à la prise de compétence (...) »*

⁶⁶ Exemple : **mesure 32-2-3** Aménagement d'une voie réservée pour bus au carrefour de Mategnin : réponse du CD01 inscrit comme maître d'ouvrage : *« cette mesure n'est pas pilotée par le CD01. Il conviendrait de contacter la commune de Ferney-Voltaire ou l'Agglomération, pour en savoir davantage. »*

⁶⁷ Exemple : **mesure 12-27** Aménagements de priorisation TC ligne Gex - Divonne - Nyon (partie France), intitulé modifié par l'EPCI dans le tableau de suivi mais pourtant conservé comme tel dans le rapport de mise en œuvre des PA, page 47 (juin 2021).

⁶⁸ Avis du forum d'agglomération mars 2021 rapport principal PA4 page 39. Le forum d'agglomération est l'instance de concertation de la société civile à l'échelle du Grand Genève. Organisé en commissions thématiques, il produit des avis et recommandations sur des thématiques spécifiques identifiées dans le cadre de saisines de l'Assemblée du GLCT et d'autosaisines. Pour le PA4, une commission spécifique a été créée pour accompagner le processus d'élaboration et de participation du projet. Il dispose, pour son fonctionnement, d'un budget propre.

Par ailleurs, pour certains projets, l'absence de consensus politique (choix entre tramway et BHNS par exemple) a pu bloquer la dynamique de la conduite des projets. Ainsi, l'absence de schéma directeur des P+R (4 mesures) ou des voies douces (6 mesures), faute de choix politiques, pénalise la concrétisation des projets alors que ces derniers conditionnent la réussite des projets de tramway et de BHNS.

⇒ **La qualité de la planification :**

Ce facteur découle directement du précédent : sur les treize mesures examinées, sept semblent avoir souffert dès le début d'une absence d'étude préalable, que ce soit dans la définition du besoin ou la faisabilité du projet. Par exemple, la mesure 33-5, Aménagement des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry, trouve son origine dans une proposition émanant des agents de l'EPCI en charge de la mobilité lors de l'élaboration du projet d'agglomération n°1, au titre de la cohérence d'ensemble des projets. Pays de Gex agglo n'a jamais porté ce projet, partiellement réalisé par quelques communes, qui demeure, pour autant, inscrit au titre des mesures d'accompagnement et est suivi comme tel.

⇒ **Le financement :**

Aucune des sept mesures non réalisées ne dispose à ce jour d'un plan de financement, ce qui constitue probablement davantage un symptôme qu'une cause de retard : l'absence de financements fléchés peut traduire une moindre priorité accordée à la mesure.

Ceci a néanmoins un impact sur la planification et est donc un facteur pesant sur la temporalité de mise en œuvre des projets puisque l'absence de plans de financement *a minima* ne permet pas de hiérarchiser les projets au regard de leur priorité et de leur coût. Il existe un décalage très important entre les ambitions de l'EPCI et les moyens financiers planifiés à ce jour.

Dans d'autre cas, le financement est source de retard parce que les coûts, à l'issue de la phase de planification, ont considérablement augmenté par rapport aux estimations initiales (mesure 33-7 par exemple, pour laquelle l'augmentation du coût prévisionnel du projet porté par le département de l'Ain a conduit à revoir le programme envisagé initialement).

A contrario, le financement a pu avoir un effet favorable sur les délais de mise en œuvre des projets, lorsque ces derniers sont cofinancés et que le retard risque de faire perdre des cofinancements (mesure 32-1-12).

⇒ **La maîtrise du foncier :**

Ce critère est cité comme cause de retard dans sept cas sur treize : la pression foncière a contribué à une augmentation conséquente du prix des terrains dont les propriétaires fonciers acceptent difficilement de se séparer. Ils s'opposent à la vente des emprises nécessaires à la réalisation des projets (pour une piste cyclable, une cinquantaine de bandes de terrains doivent être achetées) ce qui contraint le maître d'ouvrage à engager des procédures de déclaration d'utilité publique qui rallongent les délais initialement escomptés, et encore davantage si ces procédures doivent être menées à leur terme (expropriation). Pays de Gex agglo a été contraint de procéder à la réalisation des projets de pistes cyclables tronçon par tronçon, ce qui a induit des surcoûts car les entreprises chargées de la réalisation des travaux doivent se déplacer plusieurs fois.

Ainsi, pour le tronçon nord de la véloroute Gex-Ferney-Voltaire (mesure 32-1-19), la déclaration d'utilité publique (DUP), permettant de procéder à l'acquisition des parcelles

nécessaires à la réalisation de l'opération lorsque les propriétaires s'opposent à la vente, était en cours au jour du contrôle. Les difficultés liées à la maîtrise du foncier, ci-dessus exposées ont particulièrement rallongé les délais. L'EPCI, pourtant épaulé par un bureau d'études spécialisé dans l'accompagnement des collectivités dans le cadre des procédures foncières, évoque notamment des difficultés de traitement par les services de l'Etat. Ces derniers n'accepteraient d'examiner que les documents préalablement soumis au vote du conseil communautaire au lieu de projets, certes non votés mais néanmoins affermis, sur la base desquels ils pourraient exprimer leurs attentes et leurs réserves, ce qui permettrait ensuite de proposer au vote de l'assemblée délibérante des documents discutés de part et d'autre. Cela a contraint l'EPCI à présenter certains documents plusieurs fois au vote du conseil communautaire car ceux-ci ne répondaient pas aux attendus de forme. Par exemple les exigences de cotation des plans par identification des parcelles achetées / non achetées n'ont été communiquées par les services préfectoraux qu'après examen des plans déjà votés par l'assemblée délibérante. Le dialogue préalable au lancement de la déclaration d'utilité publique a duré un an, ce qui laisse envisager un début de travaux au mieux fin 2023, début 2024. Si la procédure de DUP devait être menée à son terme et donner lieu à des procédures d'expropriations pour cause d'utilité publique, les travaux commenceront au mieux en 2025.

Dans d'autres cas, la réalisation des projets sur des emprises non communautaires exige la passation de conventions d'occupations avec des partenaires extérieurs, lesquelles ont du mal à aboutir et rallongent les délais de mise en œuvre (mesure 13-8).

⇒ **La dépendance à d'autres projets d'aménagement / la complexité :**

L'imbrication de plusieurs projets entre eux constitue à la fois un facteur de complexité en ce que l'interdépendance des projets nécessite une coordination accrue et que le retard d'un seul projet peut se répercuter sur tous les autres projets (mesure 33-7). Dans d'autres cas elle constitue un facteur positif car cela permet une priorisation de l'action politique, le ciblage de cofinancements et donc une concentration des moyens sur l'aménagement d'une zone (31-1-15). Ainsi, la réalisation du pôle d'échange multimodal à Saint-Genis-Pouilly (32-2-19) est liée au projet de BHNS dans un quartier récent où 500 logements viennent d'être livrés et où 700 devraient l'être à court terme.

⇒ **La gestion du projet par le maître d'ouvrage :**

La nature du maître d'ouvrage, l'importance de ses moyens en ingénierie, son niveau d'expérience et d'expertise ont un impact sur le portage du projet, son pilotage et donc sur les délais de sa mise en œuvre. La faiblesse des moyens d'ingénierie dévolus par l'EPCI aux projets (hors maîtrise d'ouvrage déléguée) a pu contribuer à retarder la définition et la planification des projets.

⇒ **Les difficultés techniques :**

A ce stade, la plupart des travaux n'ayant pas débuté, cette cause de retard n'est pas la plus fréquente. Néanmoins, la construction de l'axe BHNS St-Genis-Pouilly (mesure 33-7), se heurte à des obstacles techniques notables rencontrés par le département. En raison de la double maîtrise d'ouvrage de ce projet, ces difficultés techniques devraient aussi considérablement retarder l'aménagement de la voie de bus par Pays de Gex agglomération.

⇒ **La dimension transfrontalière**

La dimension transfrontalière de plusieurs des projets de l'EPCI constitue à la fois une source de complexité et une stimulation. La coordination de la mise en œuvre de ces projets est différente de part et d'autre de la frontière. Côté suisse, elle est pilotée par le canton de Genève en lien avec les Chemins de fer fédéraux (CFF) pour le volet ferroviaire et avec la régie des Transports publics genevois (TPG) et transports publics nyonnais (TPN) pour les tramways et les bus. Côté français, la gouvernance est plus complexe. Le volet ferroviaire est porté par la région Auvergne-Rhône-Alpes et la société nationale des chemins de fer français (SNCF). Le prolongement des lignes de tramway est assuré individuellement par chaque autorité organisatrice de la mobilité compétente sur le territoire concerné. Seul le réseau des bus transfrontaliers est coordonné par une structure intégrée, le GLCT transports publics transfrontaliers, mais ce dernier ne coordonne pas l'ensemble des lignes du territoire, certaines n'étant pas transfrontalières. Chaque maître d'ouvrage demeure responsable de la réalisation de son tronçon, de part et d'autre de la frontière. La réglementation est aussi très différente de part et d'autre de la frontière (marchés publics, procédures foncières). Cette diversité des acteurs et des systèmes légaux rend nécessairement le dialogue plus complexe et plus long (mesures 32-2-19 ou 33-4b par exemple).

Tableau n° 9 : Facteurs d'influence sur le degré de réalisation des mesures

N° Agglo	Mesures	date prévisionnelle début travaux	date mise en service annoncée au jour du contrôle	dépendance à d'autres projets d'aménagement (public et privé)	planification : analyse des besoins et faisabilité	acceptation du projet	maîtrise du foncier	financement	gestion du projet par le maître d'ouvrage (ingénierie à disposition)	imprévu technique	complexité	dimension transfrontalière	gouvernance
12-48	Construction d'un P+R à Sauverny en rabattement vers la ligne 814-10	NC	NC										
12-50	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier – Maconnex	2022 / retard	NC										
12-52	Aménagement de l'itinéraire d'agglomération n°39 (partie Gex-Divonne)	2019	réalisée par les communes										
32-1-19	Aménagement d'une véloroute entre Gex et Ferney. Tronçon sud réalisé entre Ornex et Ferney (5km) + DUP en cours pour partie nord	2019	2022 repoussée 2027										
32-1-5	Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS	2021 / retard	2028										
32-2-19	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal à Saint Genis Pouilly - Porte de France	2020 / retard	2024 repoussée fin 2027										
33-4b	Construction et aménagement d'une liaison MD entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération)/France	2010	2014 repoussée fin 2025										
33-5	Aménagement des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry	NC	NC										
33-7	Construction d'un axe BHNS entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	2022 / retard	2024, repoussée 2027										
13-8	Construction d'un P+R et B+R à la gare de Pougny	NC	2023										
13-3	Aménagements de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TC à Pougny-Chancy et Challex	NC	NC	OK échéances PA									
32-1-12	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	2012	fin 2023-début 2024	OK échéances PA									
32-1-15	Requalification de l'espace-rue à Ferney-Voltaire liée à l'arrivée du BHNS (rue du Jura)	NC	fin 2023-début 2024	OK échéances PA									
	Fort soutien à la mise en œuvre actuelle de la mesure												
	Soutien à la mise en œuvre actuelle de la mesure												
	Aucun impact												
	Frein à la mise en œuvre actuelle de la mesure												
	Blocage de la mesure												

Remarque méthodologique :

- Le questionnaire posait pour chaque déterminant ou critère une question à double niveau : 1°) la qualification du critère (insuffisant, moyen, neutre, oui ou non, ...) ; 2°) l'appréciation de l'impact de ce critère sur la mise œuvre de la mesure.

- Un code couleur a été adopté pour traduire le deuxième niveau, c'est-à-dire l'appréciation par l'EPCI de l'impact du déterminant relevé.

Les projets d'agglomération constituent des cycles de planification qui ont contribué à la structuration du grand Genève car la définition et la réalisation des projets ont nécessité un renforcement de la gouvernance et des instances de coopération.

Pour autant, l'EPCI ne s'est pas réellement emparé de cette opportunité pour structurer sa politique et a - au mieux - utilisé ces outils de planification comme de simples sources de co-financement.

Tout comme l'absence de desserte ferroviaire, évoquée *supra*, le très faible nombre de cofinancements⁶⁹ (deux mesures) obtenus de la part de la Confédération au titre des infrastructures de mobilité sur le territoire du Pays de Gex aux PA un à trois interroge. La moindre pression démographique rendait, selon l'ordonnateur, moins évident le besoin de transports en commun et les décideurs locaux, au début des années 2000, ne portaient donc pas de tels projets auprès de la Confédération. Pour le PA3, on peut aussi citer le manque d'unanimité politique du projet présenté, à savoir le tramway de Saint Genis Pouilly porté par le département avec une opposition politique d'une partie des maires de la communauté de communes, et qui n'a pas été retenu par la Confédération.

5.2 Les documents de planification

Les autorités responsables de la mobilité (AOM) assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. Elles contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.

La communauté d'agglomération a élaboré de façon quasi concomitante son SCOT⁷⁰, son plan local d'urbanisme intercommunal et habitat (PLUiH)⁷¹ et son plan climat-air-énergie territorial, lesquels doivent être en cohérence avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires SRADDET (voir schéma d'articulation des documents en annexe 13).

Ces documents comportent quelques actions immédiates mais un certain nombre renvoie surtout à des études ou à des schémas directeurs à élaborer.

Les objectifs fixés au sein de ces documents apparaissent cohérents avec les actions proposées au titre des projets d'agglomération.

5.3 Le SCOT

Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) constitue un document de planification stratégique à long terme destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles en intégrant les questions d'organisation, de mobilité, d'urbanisme et en prenant en

⁶⁹ Une mesure au PA1, une mesure au PA2. Aucune mesure au PA3. Pour le PA4, le tramway des Nations constituera une mesure phare.

⁷⁰ Le PADD du PLUiH a été débattu en décembre 2017, le diagnostic du PCAET a été réalisé en 2018.

⁷¹ Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal intégrant le Programme Local de l'Habitat est un document qui permet de planifier l'aménagement du territoire de manière cohérente, pour répondre aux besoins des habitants, permettre le développement local, tout en respectant l'environnement.

compte les problématiques de transition écologique, énergétique et démographique. Le SCOT de l'EPCI a été approuvé par délibération du 19 décembre 2019.

Les orientations et objectifs du SCOT, explicités dans le document d'orientation et d'objectif (DOO), sont bien en cohérence avec ceux repris par le PCAET :

- le développement d'une offre en transports collectifs cohérent avec le développement urbain futur ;
- la création de réseaux modes doux structurants pour mailler l'ensemble du territoire ;
- une gestion de l'offre en stationnement en adéquation avec les besoins et l'évolution des mobilités.

Le champ du SCOT reste à ce jour limité au territoire de l'EPCI même si des réflexions ont été engagées à l'échelle supra-communautaire : Le document de présentation du PCAET de Pays de Gex agglomération indique en effet que, *« dans le cadre de la compétence aménagement du territoire, le Pôle métropolitain animera la mise en place d'un SCoT unique à l'échelle des 8 EPCI, à moyen terme, visant à renforcer le projet d'aménagement durable du territoire, dans un contexte de très forte croissance démographique »*.

Le périmètre du SCOT doit s'efforcer de tendre vers l'échelle d'une aire urbaine élargie et aurait une véritable cohérence à l'échelle du Genevois français, au regard des enjeux communs (bassin de vie, bassin d'emploi, bassin de mobilité) portés par les huit EPCI et d'un nombre d'interlocuteurs plus limité côté suisse.

A cet effet, par délibération du 23 mars 2023, le comité syndical du pôle métropolitain du Genevois français a pris une délibération approuvant le lancement de la phase de préfiguration du SCOT du Genevois français, le transfert effectif de compétence au pôle devant être confirmé ultérieurement.

5.3.1 Le plan climat air énergie territorial : des ambitions non encore suivies d'effets dans le domaine de la mobilité

Prévu par l'article L. 229-26 du code de l'environnement pour les EPCI de plus de 20 000 habitants, le plan climat air énergie territorial (PCAET) est un outil de planification qui a pour but d'atténuer les conséquences du changement climatique, de développer les énergies renouvelables et maîtriser la consommation d'énergie. Son contenu est fixé par la loi. Il doit comprendre un diagnostic, une stratégie territoriale, un plan d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation des mesures initiées. Le PCAET doit également prendre en compte dans son élaboration le SCOT, permettant ainsi d'intégrer les dispositions relatives à l'aménagement : mobilités, consommation d'espace, etc.

Son élaboration a été réalisée dans le cadre d'un groupement de commandes porté par le pôle métropolitain du Genevois français. Le document intègre des actions transversales portées par ce même pôle métropolitain, ce qui présente un certain intérêt. Adopté par délibération du 27 février 2020 pour une période de 6 ans (2019-2025), le PCAET identifie dans sa partie « diagnostic » le secteur des transports comme un secteur « à enjeux » pour réduire les émissions de dioxyde d'azote ainsi que les particules fines.

Il comporte 35 fiches actions dont trois sont relatives à la mobilité. Les extraits du PCAET relatifs à ces trois actions figurent en annexe.

Tableau n° 10 : Actions du PCAET dans le domaine de la mobilité

Cible	Code EPCI*	N° de l'action	Code action	Titre de l'action
Développer de nouvelles façons de se déplacer, autrement qu'en voiture individuelle	C	10	1 C 10	Réaliser un PDU (afin de poursuivre le déploiement des transports en commun régulier et à la demande, poursuivre la mise en œuvre du schéma cyclable, réaliser les plateformes multimodales et les P+R)
Développer de nouvelles façons de se déplacer, autrement qu'en voiture individuelle	C	11	1 C 11	Accompagner la mise en œuvre du Plan de Mobilité du Technoparc de St Genis Pouilly
La voiture individuelle: développer de nouvelles façons de se déplacer	P	12	1 P 12	Mettre en œuvre les axes 3 et 4 du schéma de mobilité (autopartage, covoiturage, PDA...)

Source : annexes au PCAET Pays de Gex agglomération : fiches actions PCAET.

Le contenu de ce document appelle plusieurs observations :

Tout d'abord, dans la partie « *descriptif de l'action et objectifs opérationnels* », les objectifs assignés à chaque action ne sont pas chiffrés. Certains relèvent d'ailleurs davantage de la déclaration d'intention politique que d'une véritable planification : « *réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre (...) assurer un report modal des usagers de la route vers le vélo et les transports en commun (...) améliorer la mobilité des salariés, etc.* ». Par définition, la réalisation d'objectifs non chiffrés ou *a minima* quantifiés n'est pas évaluable : il ne sera pas possible, en phase d'évaluation, de présenter de manière objectivée le niveau d'atteinte des cibles annoncées.

Ensuite, les actions proposées ne comportent, pour la plupart, aucune échéance, par exemple s'agissant de la mise en œuvre des liaisons cyclables structurantes décrite dans l'action 10. Sans objectif de délai préalablement annoncé, l'évaluation de l'atteinte de la cible est tronquée.

Le PCAET constitue un document stratégique mais qui, aux termes de la loi, doit également contenir un plan d'action opérationnel et un dispositif de suivi et d'évaluation des mesures initiées dont le contenu est, dans le cas de l'EPCI, insuffisamment détaillé et de fait, inopérant.

Le PCAET est révisé tous les six ans, avec un bilan intermédiaire à trois ans, soit 2023, qui pourrait être l'occasion d'engager une démarche d'intégration d'objectifs chiffrés.

5.3.2 Le PLUiH et les documents annexés

Les objectifs de Pays de Gex agglo en matière de mobilité transfrontalière sont inclus dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme intercommunal et habitat (PLUiH), exécutoire depuis le 18 juillet 2020.

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Mobilité » du PLUiH décline les choix politiques exprimés dans le PADD.

Enfin le programme d'orientation et d'actions (POA) présente les actions identifiées pour l'atteinte des objectifs fixés en matière de mobilité pour le Pays de Gex ainsi que les dispositifs de déploiement, de suivi et d'évaluation à mettre en place. Il décline en vingt fiches action les orientations de l'OAP.

Le détail des fiches actions est présenté en annexe.

Ces fiches actions sont peu détaillées dans leur calendrier prévisionnel et surtout dans les modalités de suivi et d'évaluation, comme l'illustrent les exemples du tableau ci-dessous, ce qui rendra difficile, voire impossible toute évaluation intermédiaire des actions :

Tableau n° 11 : Exemples de calendrier prévisionnel et de modalités de suivi et d'évaluation des actions contenues dans le PLUiH :

Fiche action TC2 : maillage du territoire par des lignes de transport en commun secondaires	
Calendrier prévisionnel	Suivi & évaluation
→ 2018-2030	→ Augmentation de la part modal TC → Diminution des congestions
Fiche action GO1 : coordination de la mobilité à l'échelle du bassin de vie du Pays de Gex :	
Calendrier prévisionnel	Suivi & évaluation
→ 2018-2030	→ Réalisation de projets en commun
Fiche action RR2 : mise à niveau multimodale des voiries structurantes :	
Calendrier prévisionnel	Suivi & évaluation
→ Étude : 2019-2022	→ Performance des transport en commun
→ Travaux : à partir de 2020	

Source : PLUiH Pays de Gex aggro, POA Mobilité, février 2020

La chambre invite donc l'EPCI à préciser les projets définis dans les fiches action en les accompagnant d'un calendrier de mise en œuvre contenant des jalons (dates clés intermédiaires dans l'exécution du projet), d'objectifs à atteindre quantifiables et de modalités de suivi et d'évaluation précises.

En conclusion, malgré un diagnostic plutôt précis des besoins du territoire et la définition des principales actions à mener, la planification est souvent demeurée au stade de l'intention et peu d'actions concrètes décrites dans le document ont été réalisées depuis. Ainsi, l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (Fiche action PM1, calendrier prévisionnel 2019-2023) n'est pas entré en phase de planification, l'aménagement des liaisons cyclables d'intérêt communautaire (fiche action MA1) bien qu'engagée, se heurte à l'absence de plan de mobilité et la redéfinition de l'intérêt communautaire, etc.

5.3.3 L'absence de plan de mobilité

En vertu de l'article L. 1214-3 du code des transports, l'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci.

L'EPCI comporte désormais plus de 100 000 habitants⁷². De surcroît, six de ses communes⁷³ sont incluses dans l'agglomération d'Annemasse⁷⁴. A ce double titre, Pays de Gex aggro doit se doter d'un plan de mobilité.

L'action n° 10 du PCAET prévoyait notamment la réalisation d'un plan de déplacement urbain (PDU) afin de « *poursuivre le déploiement des transports en commun réguliers et à la demande, poursuivre la mise en œuvre du schéma cyclable, réaliser les plateformes multimodales et les P+R* ». Suite à la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, le plan de mobilité est venu remplacer le plan de déplacement urbain.

Dans son avis sur le projet de PCAET, la préfecture de l'Ain s'interrogeait sur l'opérationnalité de cette action n°10. En effet, en 2019, elle soulignait déjà que ce projet était en réflexion depuis plusieurs années et n'avait toujours pas vu son aboutissement sur un secteur pourtant en pleine saturation de trafics. De plus, elle notait que le budget arrêté pour cette action semblait insuffisant par rapport à l'ampleur du trafic sur le territoire.

Au cours de l'instruction, les services de l'ordonnateur ont indiqué que Pays de Gex aggro envisageait en 2023 « *un lancement de l'étude visant à élaborer son plan de mobilité* ».

Il est donc désormais impératif que la communauté d'agglomération se dote d'un plan de mobilité et ce, dans les meilleurs délais. Au-delà de l'obligation légale que constitue l'élaboration de ce document, cette planification permettra de consolider la priorisation des actions à mettre en place sur l'ensemble du ressort territorial et d'en définir les modalités de suivi et d'évaluation.

Ce plan permettra également de favoriser la concertation avec les différents acteurs de la mobilité au niveau de l'ensemble du genevois français concerné par les mêmes problématiques de mobilité.

Recommandation n° 4. Élaborer dans les meilleurs délais un plan de mobilité, conformément aux exigences règlementaires.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, l'ordonnateur a indiqué que l'élaboration du plan de mobilité était programmée dès l'adoption du schéma P+R et du schéma directeur cyclable, soit sur la période 2024-2025.

⁷² Dernier recensement INSEE 2020 : 100 314 habitants.

⁷³ Les communes de 01 Ferney-Voltaire, Ornex, Prévessin-Moëns, Saint-Genis-Pouilly, Sergy, Thoiry sont incluses dans l'agglomération d'Annemasse (150 000 à 249 999 habitants).

⁷⁴ Arrêté du 22 décembre 2021 établissant la liste des agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

6 LES GRANDS PROJETS DE L'EPCI EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

Les objectifs de Pays de Gex agglomération en matière de mobilité transfrontalière peuvent être résumés par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du plan local d'urbanisme intercommunal et habitat (PLUiH), exécutoire depuis le 18 juillet 2020 (cf. *supra*) :

- connecter le Pays de Gex au cœur d'agglomération de Genève en transport collectif performant,
- mettre en service le BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire,
- prolonger le tramway de Meyrin jusqu'à Saint-Genis-Pouilly *a minima* ou à défaut, mettre en place un BHNS⁷⁵,
- permettre le raccordement de Ferney-Voltaire à Genève par un transport en commun lourd (type tramway),
- prévoir le développement d'un BHNS entre le pôle urbain de Thoiry-Sergy-Saint-Genis-Pouilly et le pôle urbain de Prévessin-Ornex-Ferney-Voltaire jusqu'à l'aéroport,
- permettre la connexion du réseau transport en commun structurant vers les gares du Léman Express (par exemple, vers la ligne Challex à La Plaine),
- construire un réseau cyclable intercommunal facilitant l'accès au réseau de transports collectifs,
- créer des liaisons structurantes en direction de Genève : Gex-Ferney-Voltaire, Saint-Genis-Pouilly-Annemasse,
- organiser le rabattement vers les transports collectifs performants.

6.1 Le volet ferroviaire

6.1.1 Le Pays de Gex, « grand oublié du Léman Express⁷⁶ »

Le Léman Express est un réseau ferroviaire régional qui dessert Genève et son agglomération transfrontalière. Constitué de six lignes, le réseau dessert environ 45 gares pour 230 kilomètres de voies. Il a été mis en service en 2019. Le Pays de Gex est éloigné de ce corridor ferroviaire, ce qui conduit de fait les habitants du Pays de Gex à n'utiliser que très peu le Léman Express.

Une étude conduite par le Grand Genève et publiée en février 2022⁷⁷ conclut qu'il « existe un écart profond entre la structure urbanisée du territoire et les espaces desservis par le train », constat qui s'applique parfaitement au territoire gessien.

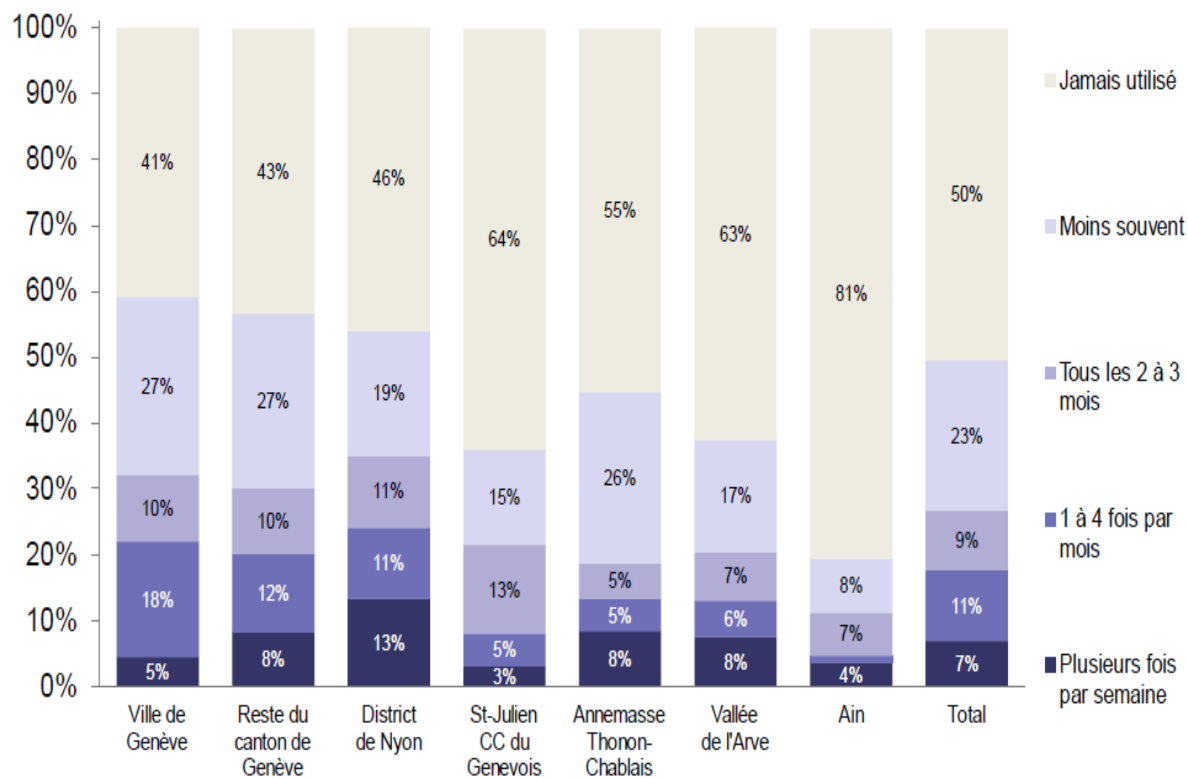
⁷⁵ Compte-tenu du refus d'inscription de ce projet au titre des mesures cofinancées par l'État fédéral Suisse, il a été décidé en septembre 2018 de renoncer au tramway et de le remplacer par une ligne BHNS dont le coût est moins important.

⁷⁶ Expression utilisée par un élu de l'EPCI interrogé sur la desserte ferroviaire du territoire.

⁷⁷ Etude pour la valorisation des gares de la Métropole ferroviaire, février 2022.

En effet, sur le territoire du Pays de Gex, il n'existe qu'une seule gare reliée au Léman Express : la gare de Pougny Chancy au sud du territoire, qui est une halte de rabattement sans vocation à constituer une polarité.

Graphique n° 2 : Fréquence d'utilisation du Léman Express selon le lieu de résidence



Source : 6t-bureau de recherche. (2022). Panel Mobilité Grand Genève - Résultats longitudinaux des vagues d'enquêtes 2019 et 2021.

Photo n° 1 : Halte de Pougny-Chancy : quai avec passage piétons à niveau



Source : Étude pour la valorisation des gares de la Métropole ferroviaire, Grand Genève, février 2022.

Située à 1 km du village de Pougny (France, 800 habitants) et à 1,5 km de la commune de Chancy (1 700 habitants, Suisse), la gare est desservie par neuf trains par jour vers

Bellegarde et dix trains par jour vers Genève⁷⁸ (trajet de 22 minutes jusqu'à la gare de Genève-Cornavin).

Equippée d'un stationnement vélos abrités (quatre places) et d'un parking gratuit d'une dizaine de places de l'autre côté de la route départementale (non exclusivement réservé aux usagers du train) la gare dispose de quais non couverts, sans guichet, ni bâtiment voyageur ouvert au public.

L'étude pour la « valorisation des gares de la métropole ferroviaire » réalisée par le Grand Genève en février 2022 souligne que *« cette gare rurale de rabattement offre les équipements minimaux, on note une absence de service et une atmosphère très rurale. L'amélioration des accès modes doux (...) et des services à la personne reste dans tous les cas un sujet important à traiter »*

La mauvaise desserte de cette gare pose en effet la question de son développement : la halte est desservie par les transports publics genevois (ligne K, deux à trois passages par heure) ainsi que par une ligne de transport à la demande qui, aux dires de l'EPCI, constitue un gros échec avec une fréquentation d'une à trois personnes par mois dont l'intention est de surcroît plutôt de rejoindre le bus desservant la gare et que le train.

55 montées-descentes moyennes par jour ont été dénombrées au titre du Léman Express sur la période de référence septembre-décembre 2021.

Les aménagements prévus n'ont été que partiellement réalisés (cf. mesures 13-3 et 13-8) et n'ont pas contribué à accroître la fréquentation de la gare.

Il n'existe par conséquent aujourd'hui aucune offre ferroviaire permettant de se déplacer au sein du territoire du Pays de Gex, ce qui engendre un report sur le transport par voiture individuelle et à ce stade, la pérennisation de l'usage intense de la voiture sur des parties étendues du territoire demeure inévitable. L'enjeu est donc pour le pays de Gex de proposer des moyens de rabattement afin de permettre la connexion du réseau de transport en commun aux gares du Léman Express côté suisse. Ainsi, une ligne de transport en commun reliant la gare de la Plaine (en Suisse) avec une bonne fréquence pourrait, selon les services de l'EPCI, favoriser l'utilisation de la ligne 5 du Léman Express.

6.1.2 L'étude de faisabilité pour la réouverture de la ligne ferroviaire Pied du Jura

Jadis support de l'activité économique et touristique de la région, la ligne a été construite en deux temps : la section de Bellegarde à Divonne a été mise en service en 1899 et rapidement jointe au réseau suisse à Nyon en 1904. Au fil des années et des évolutions dans les orientations et les priorités politiques nationales françaises et suisses en matière d'infrastructure ferroviaire de transport, elle a vu sa maintenance décliner et a été complètement fermée au trafic voyageur en 1980. Le trafic de marchandises a cessé en 2014.

⁷⁸ En direction de Genève : trois trains entre 6 heures et 8 heures, un train à midi et six trains entre 17h30 et 22h. Site Lemanexpress.com.

Pour le trajet retour Genève → Pougny-Chancy : 9 trains quotidiens au départ de Genève (2 entre 5 heures et 6 heures, un à midi, et 6 entre 16 et 21 heures).

Les documents de planification locaux⁷⁹ inscrivent dans leurs mesures la réouverture de la ligne Pied du Jura, ou tout du moins l'utilisation de tout ou partie de son emprise pour envisager la reprise à terme des trafics (marchandise et/ou voyageurs). En septembre 2019, la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex a engagé une étude de réactivation de la ligne pour du transport voyageur et/ou fret en étudiant différentes options : TER / transport en commun sur emprise ferroviaire (tramway ou bus à haut niveau de service / RER). L'étude qui a fait l'objet d'une restitution aux élus en octobre 2020, concluait au faible intérêt de réhabiliter la ligne pour du ferroviaire sur le tracé actuel, celui-ci ne correspondant pas aux axes de déplacements du territoire. Une faible fréquentation potentielle, associée à un coût de rénovation de ligne de l'ordre de 100 M€⁸⁰, ne justifierait pas une réouverture de la ligne au trafic voyageurs. Cette étude a conforté le choix des élus de préserver l'emprise de la ligne dans le but de la réaménager en voie verte (mesure 12-52).

6.2 Les bus à haut niveau de service (BHNS)

Le bus à haut niveau de service (BHNS) est un système de transport dont l'objectif est d'améliorer la capacité et la régularité de service par rapport à des lignes de bus conventionnelles, au moyen d'un parcours rationalisé, avec un itinéraire intégralement ou partiellement en site propre (voie dédiée), un système de priorité aux feux tricolores et aux ronds-points, garanti par des aménagements spécifiques et une amplitude horaire élevée⁸¹. Le BHNS n'est cependant qu'un concept et non un label, ce qui laisse une grande liberté de choix aux autorités organisatrices de la mobilité pour agir sur ces nombreux paramètres.

Deux lignes de (BHNS) devraient prochainement desservir le pays de Gex.

6.2.1 Le BHNS Gex-Ferney-Voltaire

En cours d'aménagement entre Gex et Ferney-Voltaire, le BHNS reliera le centre-ville de Gex à la gare de Cornavin (Genève). Le projet, sous maîtrise d'ouvrage départementale⁸² depuis 2012, devrait s'achever fin 2023. Issu d'un choix porté par le département de l'Ain, alors détenteur de la compétence, le BHNS a été réalisé en concertation avec les communes. Cette mesure, d'un coût total de 42 M€, a fait l'objet d'un cofinancement suisse de 16,77 MCHF dans le cadre du projet d'agglomération n°2, le reste étant assumé par le département de l'Ain, les communes, la région et l'Etat français.

Le tracé, de 14 km pour la partie française, dont 3 km en site propre (traversée de Ferney-Voltaire) devrait permettre une réduction de temps de parcours de 20 minutes jusqu'à Ferney et de 30 minutes jusqu'à Cornavin par rapport au trajet actuel en transport en commun.

⁷⁹ Ce sont, pour le projet de territoire Grand Genève, les mesures 13-15 et 13-17, et pour le Projet de territoire Pays de Gex 3.0, une action de la mesure « des déplacements fluidifiés ».

⁸⁰ Source : dossier de presse relatif à l'évolution de l'offre de mobilité dans le pays de Gex.

⁸¹ Sources Wikipédia et CEREMA.

⁸² Dans un souci d'efficacité et de simplification, le Département a délégué à la SPL territoire d'innovation (TERRINNOV) la maîtrise d'ouvrage dans le périmètre de la ZAC de Ferney-Voltaire, y compris les opérations liées à la maîtrise foncière du projet.

Il reliera, à terme, le centre-ville de Gex à Ferney-douane en 30 minutes et en 50 minutes jusqu'à Cornavin, avec une fréquence de 6 à 24 minutes en heures de pointe.

Le gain de temps par rapport au trajet actuel réalisé en transport en commun devrait être significatif. Néanmoins, le BHNS n'étant en site propre (voie dédiée) que sur un peu plus de 20 % de la longueur du trajet, il viendra à certains points critiques se greffer sur le passage de plusieurs milliers de voitures ce qui, malgré un système de priorité aux feux et ronds-points, pourrait à terme ne pas présenter un bilan coûts/avantages suffisant par rapport à la voiture individuelle et inciter à un report vers les transports en commun. Le trajet Gex - Cornavin en voiture,⁸³ un matin en semaine, est d'une durée approximative de 45 minutes. Le retour Cornavin-Gex un soir de semaine dure entre 35 et 42 minutes aux heures de pointe.

Ce projet doit donc être accompagné de moyens de rabattement et de stationnement afin d'en garantir l'accessibilité et ainsi faciliter le report modal (mesure 32-1-5).

6.2.2 Le BHNS Saint-Genis-Pouilly-Meyrin et la restructuration du secteur Porte de France⁸⁴

Un projet de prolongation du tramway suisse depuis la frontière de Meyrin (canton de Genève) jusqu'à Saint-Genis-Pouilly (Porte de France) avait fait l'objet d'une demande de cofinancement par l'EPCI dans le cadre du projet d'agglomération. Ce choix n'ayant pas été retenu par la Confédération suisse au titre des mesures cofinancées, il a été remplacé par un projet de BHNS. L'infrastructure du BHNS vers Porte de France a néanmoins été conçue pour permettre, à terme, une transformation en mode tramway.

Ce projet prévoit la séparation des voies de transport par type d'usage, un système de priorité aux feux tricolores, 2 km de voies en site propre et une forte fréquence de passage associée à une amplitude horaire élevée. Il devrait permettre un gain de 6 à 8 minutes en heure de pointe par rapport au trajet actuel en transports en commun.

Le BHNS s'inscrit dans un projet global associant deux maîtres d'ouvrage :

- Pays de Gex agglomération pour la réalisation d'un axe de mobilité entre Porte de France et Meyrin, intégrant un site propre transport en commun (voie dédiée aux bus), un axe de mobilité douce et un axe dédié aux transports individuels motorisés. Ces aménagements sont estimés à 12,7 M€ HT pour les travaux et 0,5 M€ HT pour la maîtrise d'ouvrage. Un projet de parking relais de grande capacité (entre 800 et 1 000 places) doit accompagner le projet de ligne de transport en commun en site propre et encourager l'interface entre l'automobile (26 000 véhicules franchissent chaque jour la douane de Meyrin), les transports en commun

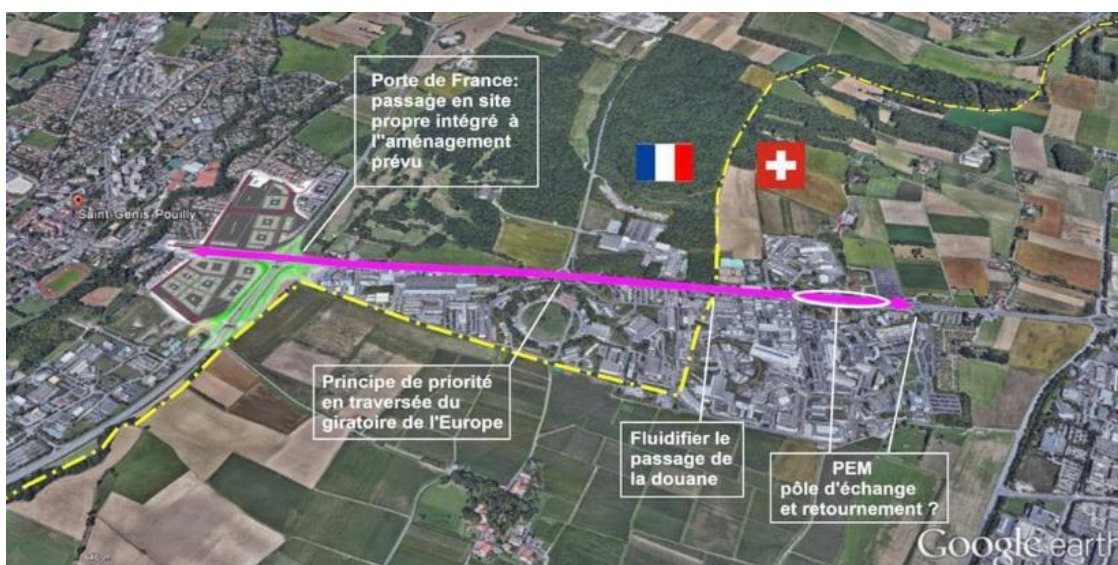
⁸³ Simulations quotidiennes réalisées par l'équipe de contrôle sur Google Maps et Mappy.fr la semaine du 28 novembre 2022 entre 6h30 et 8h30 sens Gex → Cornavin et 17h et 19h30, sens Cornavin → Gex.

⁸⁴ Le giratoire « Porte de France » (RD884/984f/35/Route de Genève) est un point de passage obligé dans le cadre de la desserte du Pays de Gex et l'accès vers Genève. Ce secteur constitue un nœud stratégique pour les échanges transfrontaliers, et il est aujourd'hui un des points majeurs de congestion de la circulation en Pays de Gex. Le développement urbain, en pleine croissance à cet endroit (implantation du second site du lycée public international et d'un centre administratif), ainsi que les déplacements domicile-travail des travailleurs frontaliers dont la zone d'influence s'étend désormais jusqu'au bassin de Bellegarde et dans le Haut-Bugey, engendrent une augmentation continue des flux routiers et notamment des échanges avec la Suisse.

et les modes doux⁸⁵. Le coût de ce P+R n'est pas chiffré et n'a pas été intégré au projet alors même qu'il en conditionne la réussite.

- Le département de l'Ain pour le réaménagement du carrefour de Porte de France avec notamment la construction d'une trémie franchie par trois ouvrages dont un dédié aux deux voies de BHNS. Les travaux devaient débuter en 2022 mais ont pris du retard pour des raisons techniques⁸⁶. L'aménagement de la voie de bus suivra ensuite, sur une durée d'au moins trois ans. Des retards importants sont donc à prévoir dans la mise en service du BHNS puisque la construction du pôle d'échange multimodal de Saint-Genis Pouilly assurée par l'EPCI ne pouvait avoir lieu qu'après construction de la trémie. L'augmentation du coût prévisionnel du projet, son impact environnemental (sur la nappe phréatique et sur les espèces protégées), l'évolution des conditions de mobilités sur le secteur de la Porte de France et la concertation publique menée au printemps 2022, ont conduit, mi-2022, le Département à réinterroger plus globalement le programme initialement envisagé. De nouvelles études devraient s'achever en mars 2023. Ces évolutions sont susceptibles d'avoir un impact sur les délais et le coût de l'opération.

Carte n° 4 : Tracé du futur BHNS Saint-Genis-Meyrin



Source : Pays de Gex agglo

⁸⁵ Source : délibération du 24 septembre 2020.

⁸⁶ Selon le département, au cours des études, notamment géotechniques, il a été identifié la présence d'une nappe à faible profondeur, ce qui a nécessité des études complémentaires pour l'adaptation des ouvrages et la création de nouveaux ouvrages (radier en fond de trémie pour gérer les sous-pressions hydrostatiques, l'adaptation du dimensionnement des parois de la trémie, la mesure compensatoire de transparence hydraulique...). L'ensemble de ces adaptations a nécessité des études complémentaires et a renchéri le coût prévisionnel des travaux à 41,8 M€ (avril 2021). Afin de réduire le coût d'opération, diverses adaptations techniques ont été étudiées entre avril 2021 et mai 2022 mais n'ont permis, au total, de réduire le coût prévisionnel des travaux que de 6 M€ (soit 35,8 M€). L'augmentation du coût prévisionnel, l'impact environnemental du projet (sur la nappe et sur les espèces protégées), l'évolution des conditions de mobilités sur le secteur de la Porte de France et la concertation publique menée au printemps 2022, ont conduit, mi-2022, le département à réinterroger plus globalement le programme initialement envisagé.

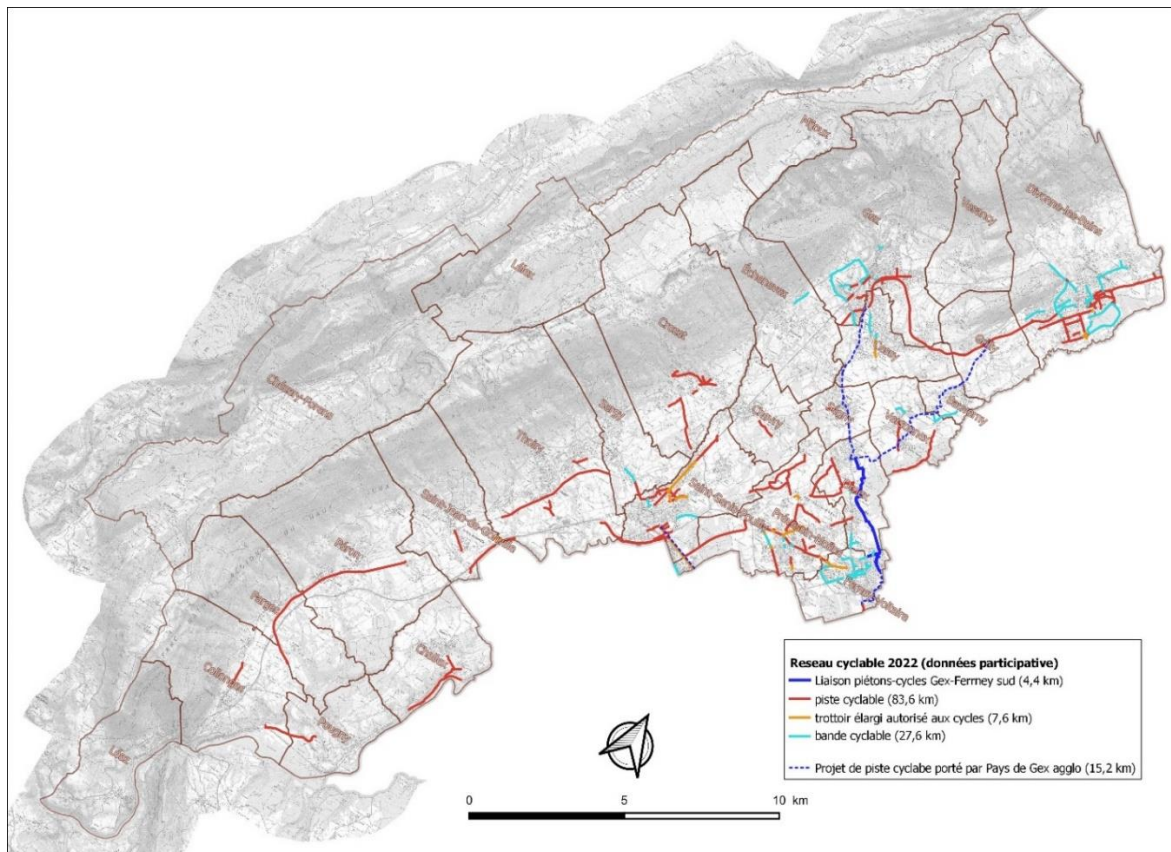
6.3 Les mobilités douces

Le plan de mobilité durable, rédigé en 2013 avec le concours d'un bureau d'études en ingénierie transport et mobilité⁸⁷ implanté dans le Genevois, faisait déjà de « *la création d'un réseau cyclable pour les liaisons intercommunales et internes aux communes* » l'un des principaux enjeux auquel devait répondre le Pays de Gex au titre de la mobilité.

Le document mentionnait que « les aménagements cyclables qui sont développés de manière autonome par les communes au gré des réaménagements de voirie doivent être coordonnés (...) Les liaisons entre les communes et le maillage interne de chaque commune doivent faire l'objet d'une réflexion globale ».

A ce jour, à l'exception notable de la liaison piétons-cycles Gex-Ferney dont la partie sud est achevée (mesure 2-1-19), les choses ont peu évolué et, si des communes ont développé plusieurs pistes cyclables continues, le Pays de Gex est représenté par un ensemble de tronçons de pistes peu connectées entre elles.

Carte n° 5 : Réseau cyclable du Pays de Gex 2022



Source : Pays de Gex agglo

Plusieurs mesures d'accompagnement sont insérées dans les projets d'agglomération et reprises dans les documents de planification de l'EPCI. En effet, ces voies douces sont

⁸⁷ CITEC.

considérées comme des moyens de rabattement vers les transports en commun, à même de favoriser le report modal :

- aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier – Maconnex (mesure 12-50) ;
- aménagement de l'itinéraire d'agglomération n°39 (partie Gex-Divonne), ancienne voie ferrée Pied du Jura (mesure 12-52) ;
- construction et aménagement d'une liaison MD entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération)/France (mesure 33-4-b) ;
- aménagement des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry (mesure 33-5).

La plupart de ces projets sont actuellement en sommeil ou au stade de l'étude car la définition de l'intérêt communautaire, permettant à l'EPCI de se saisir de la compétence pour les axes structurants, n'a pas été mise à jour depuis le schéma intercommunal des mobilités douces de 2013, devenu obsolète.

« *La construction d'un réseau cyclable intercommunal facilitant l'accès au réseau de transport collectif* » figure parmi les objectifs du PADD, exécutoire depuis le 18 juillet 2020. Un travail préalable de recensement exhaustif et qualitatif des différents types de pistes cyclables du territoire doit être réalisé afin de pouvoir repréciser l'intérêt communautaire puis concrétiser les projets contenus dans les documents de planifications et tenir les engagements pris dans le cadre des projets d'agglomération.

6.4 Les parkings relais et les pôles d'échanges multimodaux⁸⁸

La plupart des projets envisagés par l'EPCI incluent la réalisation d'un P+R ou bien d'un pôle d'échanges multimodal, destiné notamment à permettre le rabattement des transports individuels et à intégrer le futur moyen de transport dans une offre multimodale, garantissant ainsi son utilisation.

Lors de l'élaboration des projets d'agglomération, les mesures cofinancées par la Confédération sont systématiquement complétées par des mesures d'accompagnement, non cofinancées mais à la réalisation desquelles les maîtres d'ouvrage s'engagent parce qu'elles conditionnent la réussite globale du projet. Ainsi, le BHNS Gex-Ferney et le tramway des Nations, cofinancés, s'accompagnent de projets de P+R, à la charge de l'EPCI.

Le schéma directeur P+R du Pays de Gex a fait l'objet d'études depuis 2018 mais a été rejeté en conseil communautaire en 2019. Il était en cours de redéfinition au jour du contrôle. Dans l'attente, les projets sont à ce jour présentés dans des documents épars. D'abord les deux pôles d'échanges multimodaux à Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire sont inclus dans le POA Mobilité du PLUiH à travers les six mesures d'accompagnements concernant des P+R ou des pôles d'échanges multimodaux (cf. annexe). Par ailleurs une programmation pluriannuelle de l'offre de P+R dans le Genevois français (juin 2019) recensait au total onze projets sur le

⁸⁸ « *Un pôle d'échanges est un lieu aménagé de manière à améliorer l'intermodalité. L'expression désigne un dispositif spatial qui vise à rapprocher physiquement des modes de transport pour favoriser leur (inter)connexion ou, quand le rapprochement physique est impossible, à aménager les transferts pour les rendre plus lisibles et intuitifs. Les pôles d'échanges sont donc des outils de l'intermodalité* ». Définition du CEREMA, centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

territoire de la communauté d'agglomération dont quatre à échéance 2019, un à échéance 2020 et quatre prévus en 2021 pour un total de 1 420 places en fourchette basse, et 1 510 en fourchette haute (détail en annexe). Au jour du contrôle, aucun de ces projets n'est engagé et il n'existe pas de priorisation formalisée, l'EPCI ne disposant toujours pas de la compétence.

Au-delà de la priorisation des projets, la question de leur financement demeure entière : une votation genevoise de 2014 a rejeté la loi adoptée par le Grand Conseil du canton de Genève⁸⁹ en faveur du cofinancement de parkings relais dans le Genevois français. Ainsi, les parkings relais ne rentrent-ils à ce jour pas dans les mesures co-finançables. Le financement de ces infrastructures n'a, pour l'heure, fait l'objet d'aucune planification, sachant que le coût d'un parking de 500 places en ouvrage avoisine, selon le service mobilité, les 8 M€.

6.5 Le tramway des Nations et l'interface multimodale

Le conseil communautaire a approuvé par délibération du 14 septembre 2022 l'avant-projet (AVP2) de l'extension vers Ferney Voltaire, du tramway qui dessert le Grand Saconnex (Suisse) et rejoint Genève-place des Nations, appelé « tramway des Nations »

La communauté d'agglomération a confié par mandat à la SPL territoire d'innovation (Terrinnov) le suivi des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre de l'extension du tramway jusqu'à la phase avant-projet.

L'échéancier prévisionnel est le suivant :

- lancement des études de projet au 4^{ème} trimestre 2022 ;
- lancement des travaux au deuxième trimestre 2024 ;
- mise en service fin 2026.

Le calendrier de déploiement, relativement réduit au regard de l'envergure du projet, est rendu possible par le passage du tramway à travers le futur quartier Ferney-Genève Innovation, zone d'aménagement concerté (ZAC) aménagée par la SPL Terrinov pour le compte de Pays Gex aggro. Ainsi, les acquisitions de terrain et les études réglementaires ont déjà été réalisées et des études complémentaires sur le tramway ont pu être rapidement engagées.

Le projet comprend un tronçon français d'une longueur de 1 800 mètres et un tronçon suisse concernant un linéaire de 3 770 mètres. Ces deux tronçons sont portés par deux maîtres d'ouvrage différents, et leur réalisation fait l'objet d'un comité de pilotage transfrontalier.

⁸⁹ Le **Grand Conseil** est le parlement cantonal du canton suisse de Genève.

Carte n° 6 : Périmètre du projet de tramway (France)

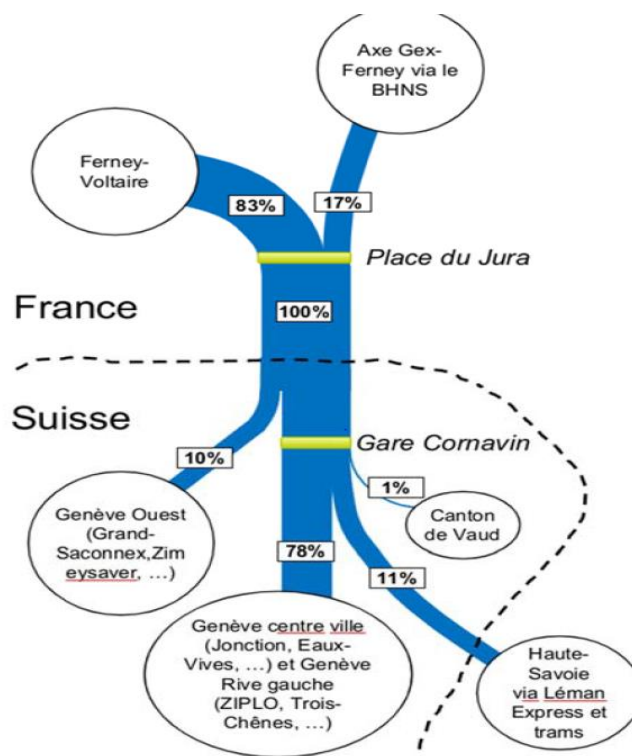


Source : <https://tramferney.paysdegexagallo.fr/processes/ferney?locale=fr>

15 000 voyageurs par jour sont attendus à la hauteur de la douane dont une large majorité (88 %) aura pour destination Genève, pour une partie non-négligeable, la Haute-Savoie, en correspondance via le réseau tramway ou Léman Express (11 %) et pour une petite part le canton de Vaud via le Léman Express (1 %). D'autre part la mise en service du tramway devrait influencer sur la fréquentation du BHNS (ligne 65) avec le transfert de certains usagers au niveau de la Place du Jura. (Voir schéma ci-dessous).

Le report modal escompté en 2026 est de 6 500 véhicules en moins par jour au passage de la frontière.

Schéma n° 9 : Origine/destination des utilisateurs du tronçon français du tramway des Nations



Source : Grand Genève monitoring multimodal transfrontalier (MMT) 2021

Le projet retenu s'élève à 40 M€⁹⁰ pour la partie française, financés à 35 % par la Confédération helvétique (soit à ce jour environ 14 M€). 4,7 M€ devraient être en outre apportés par l'État français dans le cadre de l'appel à projets « Transport en commun en site propre⁹¹ ».

Une provision pour risques identifiés de 1,7 M€ a également été réalisée.

Néanmoins ce coût n'intègre pas les montants liés à la réalisation de moyens et d'infrastructures de rabattement vers le tramway. Pourtant, l'intégration du tramway dans une offre multimodale associant transports publics et modes doux et une offre de stationnement, doit constituer une priorité pour l'EPCI, appelé à mettre en œuvre les engagements pris lors de la présentation de son projet au PA4, ainsi rappelés dans la délibération du 22 octobre 2020 :

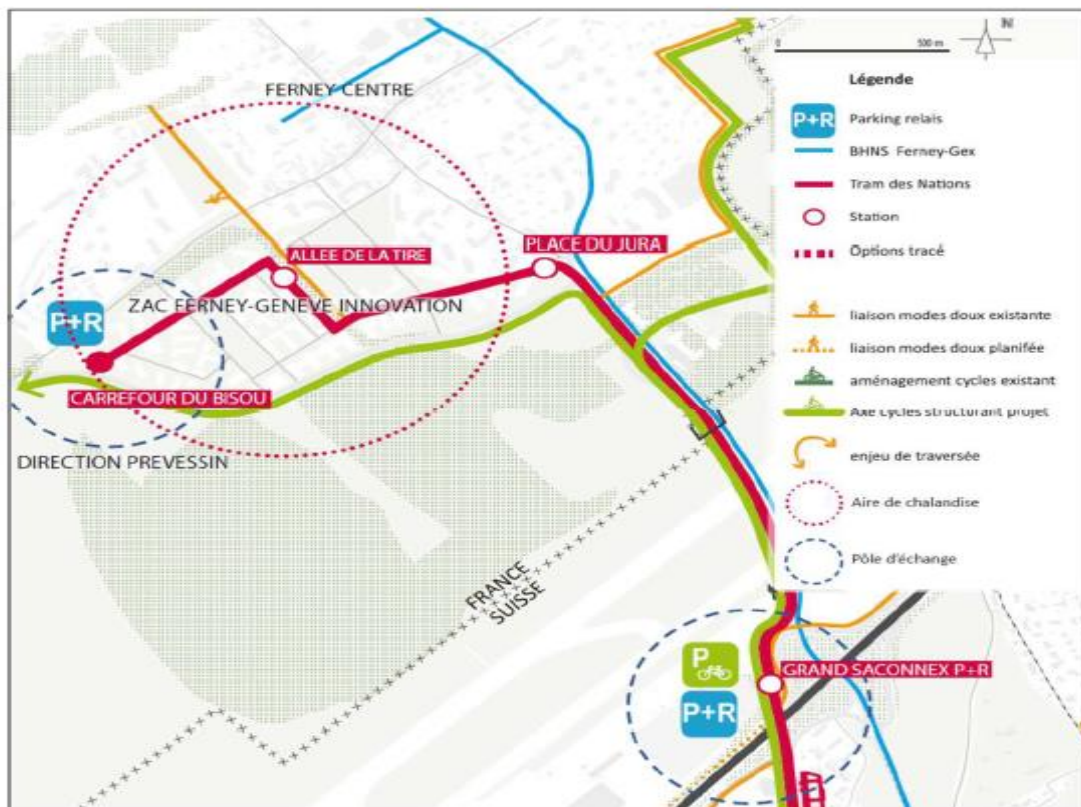
- garantir la complémentarité avec le BHNS Gex-Ferney ;
- permettre le rabattement des transports individuels motorisés sur le tramway via la création d'un P+R prévu au carrefour du Bisou à Ferney ;

⁹⁰ Le coût global de l'opération est estimé à 40 M€, dont 20 133 000 € HT pour l'infrastructure et le système de transport, 12 947 000 € pour l'aménagement des espaces publics attenants au tramway, notamment aux abords de la ZAC Ferney-Genève Innovation. Une provision de 1,7 M€ pour risques identifiés a également été réalisée. Ces montants ne comprennent pas le P+R prévu au carrefour du Bisou sur la construction duquel l'EPCI s'est engagé dans le cadre de la présentation de son projet au PA4.

⁹¹ La participation de l'Etat au titre du projet de tramway porte aussi sur l'aménagement d'un parking relais au terminus de la ligne. Contrairement au projet présenté dans le cadre du PA, le P+R a été inclus dans l'appel à projet de l'Etat : les cofinancements ne portent donc pas sur le même périmètre et ne viennent donc pas dans leur intégralité en déduction des 40 M€ de projet de tramway.

- compléter le projet par un rabattement mode doux voies vertes / pistes cyclables sur le tramway et le BHNS.

Carte n° 7 : Projet de tramway et environnement multimodal



Source : présentation Grand Genève du 19 mai 2022

Ces projets n'ont à ce jour pas été chiffrés et planifiés par l'EPCI, alors même que la mise en service du tramway était initialement prévue en janvier 2025⁹² et qu'il est déjà acquis que la Confédération ne participera pas au cofinancement du P+R.

Pays de Gex agglomération doit donc, dans une optique de planification de ses besoins d'investissement et de cofinancement, mais aussi de clarté, présenter, au plus tôt, un plan de financement incluant l'environnement global du projet, qui conditionne les objectifs de report modal affichés.

⁹² Echéance annoncée sur le site internet de l'EPCI et repoussée à 2026 en raison, selon l'EPCI, de retards de maîtrise du foncier côté suisse.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

En octobre 2015, les conseillers communautaires avaient adopté leur Projet de Territoire 2015-2030 en faisant des transports une des priorités pour le Pays de Gex. A mi-parcours, les projets structurants relatifs à la mobilité sur le territoire de l'EPCI restent largement à concrétiser.

Sans nier les progrès déjà accomplis sur l'offre de lignes de bus, dont les BHNS, et le projet de tramway, et sans occulter la nécessité de consacrer des délais d'étude, de planification et de concertation, en adéquation avec l'envergure des projets, la chambre relève que la communauté d'agglomération n'a pas encore conçu de manière opérationnelle de plan d'actions permettant de concrétiser les autres projets prioritaires au regard d'une situation critique en termes d'engorgement routier.

S'il existe des freins objectifs à la mise en œuvre des projets (problématiques foncières ou techniques, mise en œuvre des partenariats), on relève en tout état de cause un réel décalage entre les ambitions de l'EPCI et les moyens alloués, tant financiers qu'en matière d'ingénierie.

7 VERS UNE COMPÉTENCE AOM SUPRA COMMUNAUTAIRE ?

La dimension transfrontalière de la plupart des projets de mobilité constitue une nécessité, du fait du caractère intégré du bassin de vie, mais aussi une source de complexité. La coordination de la mise en œuvre de ces projets est distincte de part et d'autre de la frontière. La réglementation peut aussi être très différente (marchés publics, procédures foncières). Cette diversité des acteurs et des systèmes ne favorise pas une gestion efficiente de l'offre de mobilité transfrontalière, alors même que les collectivités françaises de l'agglomération genevoise ont constitué un pôle métropolitain pour dialoguer d'une seule voix avec le canton de Genève.

Pour tenter de pallier ces difficultés, par délibération du 8 juillet 2021, le conseil communautaire a adopté une charte politique relative à la création d'une autorité organisatrice de la mobilité unique à l'échelle du Genevois français. Cette AOM devait être incarnée par le pôle métropolitain du Genevois français selon la chronologie suivante :

- *pacte politique courant 2021 : déclinaison des grands principes intégrant les feuilles de route politique de chaque EPCI et arrêtant la date prévisionnelle du transfert dans le courant du mandat ;*
- *préfiguration de l'AOM à partir de 2022 : préparation des modalités de transfert ;*
- *création de l'AOM durant le mandat.*

Plusieurs facteurs sont par la suite venus freiner le processus.

7.1 Une incertitude juridique quant à la possibilité pour le pôle métropolitain de devenir AOM.

L'article L. 1231-1 du code des transports ne visait, en qualité d'AOM, que les « *syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du CGCT* » et non les pôles métropolitains au sens de l'article L. 5731-1 du CGCT. Bien qu'une lecture extensive de ces dispositions rattachant les pôles métropolitains à la catégorie « *des syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du CGCT* » était possible, le pôle métropolitain a préféré attendre l'adoption de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite loi « 3DS », pour sécuriser juridiquement le processus de prise de compétence. L'article L. 1231-1 du code des transports modifié par la loi 3DS permet désormais explicitement aux pôles métropolitains d'être autorité organisatrice de la mobilité en lieu et place des intercommunalités qui le constituent (article 25, modifiant l'article L. 1231-1 du code des transports).

7.2 Une évolution institutionnelle liée aux choix de certains de ses membres

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a souhaité que les communes ne soient plus autorités organisatrices de la mobilité à compter du 1^{er} juillet 2021. Elle a donc invité les communautés de communes à statuer sur une éventuelle prise de compétence AOM avant le 31 mars 2021. En cas de refus, la compétence était automatiquement transférée à la région. L'un des EPCI membre (la CC du Pays bellegardien) ayant fait ce choix, la région Auvergne-Rhône-Alpes est devenue de droit compétente pour l'organisation de la mobilité locale sur son territoire de cet EPCI le 1^{er} juillet 2021.

Les adhérents au pôle métropolitain sont donc à ce jour AOM pour sept d'entre eux tandis qu'un EPCI n'est pas AOM. Cela pose deux difficultés : l'une, immédiate, la seconde, pour l'avenir du projet d'AOM unique.

Actuellement les statuts du pôle métropolitain ne prévoient pas l'exercice de compétences « à la carte⁹³ », ce qui signifie que les compétences d'intérêt métropolitain doivent obligatoirement être exercées par le pôle au profit de l'ensemble de ses membres. Le pôle métropolitain ne peut donc théoriquement, sauf à modifier ses statuts, poursuivre la mise en œuvre de ses politiques liées à la mobilité, l'un de ses membres n'ayant pu lui en déléguer l'exercice.

Compte tenu de ces évolutions institutionnelles, une modification des statuts du pôle est en cours afin de le faire évoluer vers un statut de syndicat « à la carte ».

S'agissant du projet d'AOM unique, l'entrée en jeu de la région Auvergne-Rhône-Alpes, AOM régionale, mais aussi AOM d'un EPCI membre du pôle métropolitain, a freiné le processus d'intégration engagé depuis 2017. Pour Pays de Gex aggro, malgré ses engagements politiques de 2017, renouvelés en 2021, « *aucune décision n'est prise*

⁹³ La constitution de syndicat à la carte a été autorisée par la loi n° 88-13 du 5 janvier 1988 d'amélioration de la décentralisation (article L. 5212-16⁹³ et L. 5212-17 du CGCT). Le fonctionnement à la carte doit être inscrit dans les statuts et il est nécessaire de distinguer l'adhésion au syndicat et l'adhésion à une compétence.

relative à l'adhésion de Pays de Gex agglo à une AOM unique portée par le pôle métropolitain ».

La communauté d'agglomération indique que les travaux préparatoires menés par le Pôle métropolitain n'étant pas aboutis, deux options restent à ce jour ouvertes :

- AOM conservée par Pays de Gex agglo ;
- AOM transférée au Pôle métropolitain, afin de constituer une AOM unique.

Cette deuxième option n'a de sens que si le pôle métropolitain exerce la compétence AOM au profit de l'intégralité ou au moins, de la majorité de ses membres, ce qui demeure possible, en vertu du premier alinéa du III de l'article L. 1231-1 du code des transports, lequel prévoit que si la région est devenue AOM en lieu et place d'une communauté de communes, cette dernière peut néanmoins délibérer pour demander finalement le transfert de la compétence mobilité (réversibilité ajoutée par la loi 3DS).

Ce modèle d'une AOM à l'échelle du bassin de mobilité présenterait plusieurs avantages :

- la centralisation de la compétence, au profit d'une plus grande homogénéité des politiques, tout en conservant un échelon de proximité, adapté aux EPCI ;
- l'instauration d'une gouvernance supra-communautaire contribuant à dépasser les antagonismes possibles en l'absence de véritable polarité au sein de l'EPCI ;
- l'incarnation d'enjeux stratégiques permettant d'améliorer le dialogue politique par territoire ;
- un dialogue plus stratégique à l'échelle du Genevois français permettant de porter les sujets à un niveau plus décisionnel ;
- une AOM représentant, avec ses 450 000 habitants, un poids quasi équivalent à celui du canton de Genève⁹⁴ et permettant de peser dans le dialogue transfrontalier tout en restant proche des EPCI ;
- la maîtrise de la culture transfrontalière et une forte connaissance des particularités du territoire, d'autant que le pôle métropolitain exerce déjà des compétences en matière de mobilité y compris de manière opérationnelle depuis 2018⁹⁵.

Pays de Gex agglo devra donc veiller à ce que les réflexions actuelles conduisant à retarder la prise de décision soient mises à profit pour faire gagner en maturité l'AOM avant son éventuel transfert, mais ne nuisent pas à la structuration de la politique de mobilité du Genevois français.

⁹⁴ 499 480 habitants en 2019.

⁹⁵ Voir détail dans la délibération du conseil communautaire du 27 septembre 2018.

ANNEXES

Annexe n° 1. Compétences de l'EPCI avant le 1 ^{er} janvier 2019.....	67
Annexe n° 2. Equipe Grand Genève	68
Annexe n° 3 Organigramme des services de Pays de Gex Agglo.....	69
Annexe n° 4. Les performances financières annuelles.....	70
Annexe n° 5. La compensation financière genevoise (CFG)	71
Annexe n° 6. Chiffres clés du Grand Genève	72
Annexe n° 7. Comptages routiers pour l'ensemble du département de l'Ain : trafic moyen journalier	73
Annexe n° 8. L'offre de transports en commun et modes doux dans le Pays de Gex	75
Annexe n° 9. Modalités de demande de financement des mesures des projets d'agglomération	76
Annexe n° 10 Questions d'audit dans le cadre du contrôle commun avec la Cour des comptes de la République et canton de Genève :.....	78
Annexe n° 11 Méthodologie de sélection des mesures d'accompagnement au Léman Express (LEX).....	79
Annexe n° 12. Etat d'avancement des mesures relatives à la mobilité sur le territoire de la communauté d'agglomération du Pays de Gex.....	80
Annexe n° 13. Articulation entre les différents documents de planification	86
Annexe n° 14. Les actions du PCAET concernant la mobilité	87
Annexe n° 15. Détail des actions de l'orientation d'aménagement de programmation (OAP) « Mobilité » du PLUiH.....	90
Annexe n° 16. Les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUiH relatives à la mobilité	92
Annexe n° 17. Programmation pluriannuelle de l'offre P+R du Pays de Gex à juin 2019	93
Annexe n° 18. Carte du réseau Léman Express	94
Annexe n° 19. Glossaire.....	95

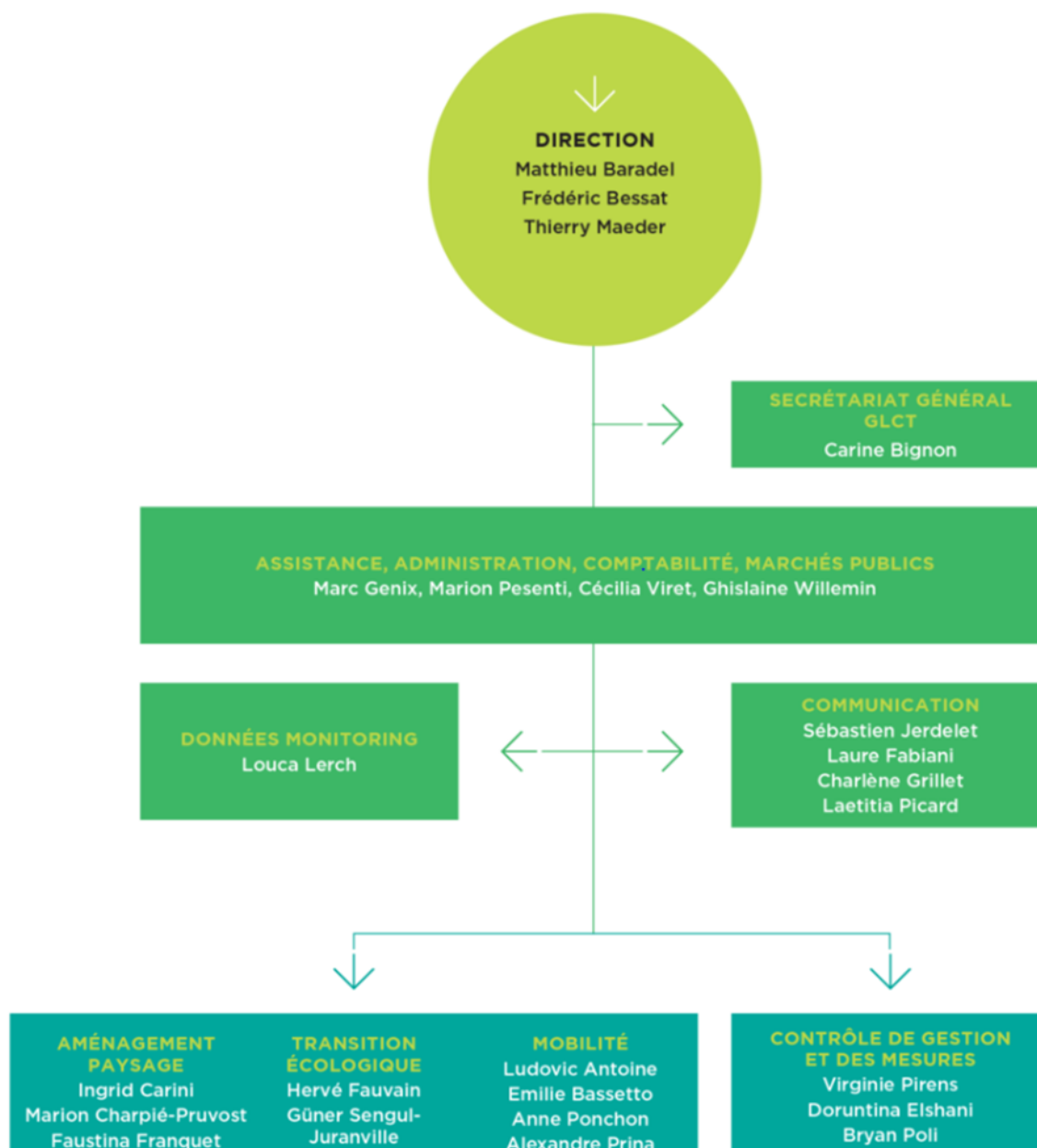
Annexe n° 1. Compétences de l'EPCI avant le 1^{er} janvier 2019

Six compétences obligatoires	Date des arrêtés
Aménagement de l'espace (SCOT, PLUI et organisation de la mobilité)	2014
Développement économique (zones d'activité, commerce et tourisme)	2014
Accueil des gens du voyage	2017
Collecte et traitement des déchets ménagers et assimilés	2017
Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI)	2018
Promotion du tourisme (création d'offices intercommunaux de tourisme)	2018
Six compétences optionnelles sur neuf (au moins trois sont requises)	Dates des arrêtés
Protection et mise en valeur de l'environnement	2014
Equilibre social de l'habitat (PLH, réserves foncières, politique du logement)	2014
Politique de la ville (à titre facultatif)	2014
Voirie (à titre facultatif)	2017
Equipements culturels et sportifs	2014
Action sociale	2014
Assainissement	2014
Eau (à titre facultatif)	2014
Maisons de service au public	2017

Source : CGCT et statuts de la communauté de communes

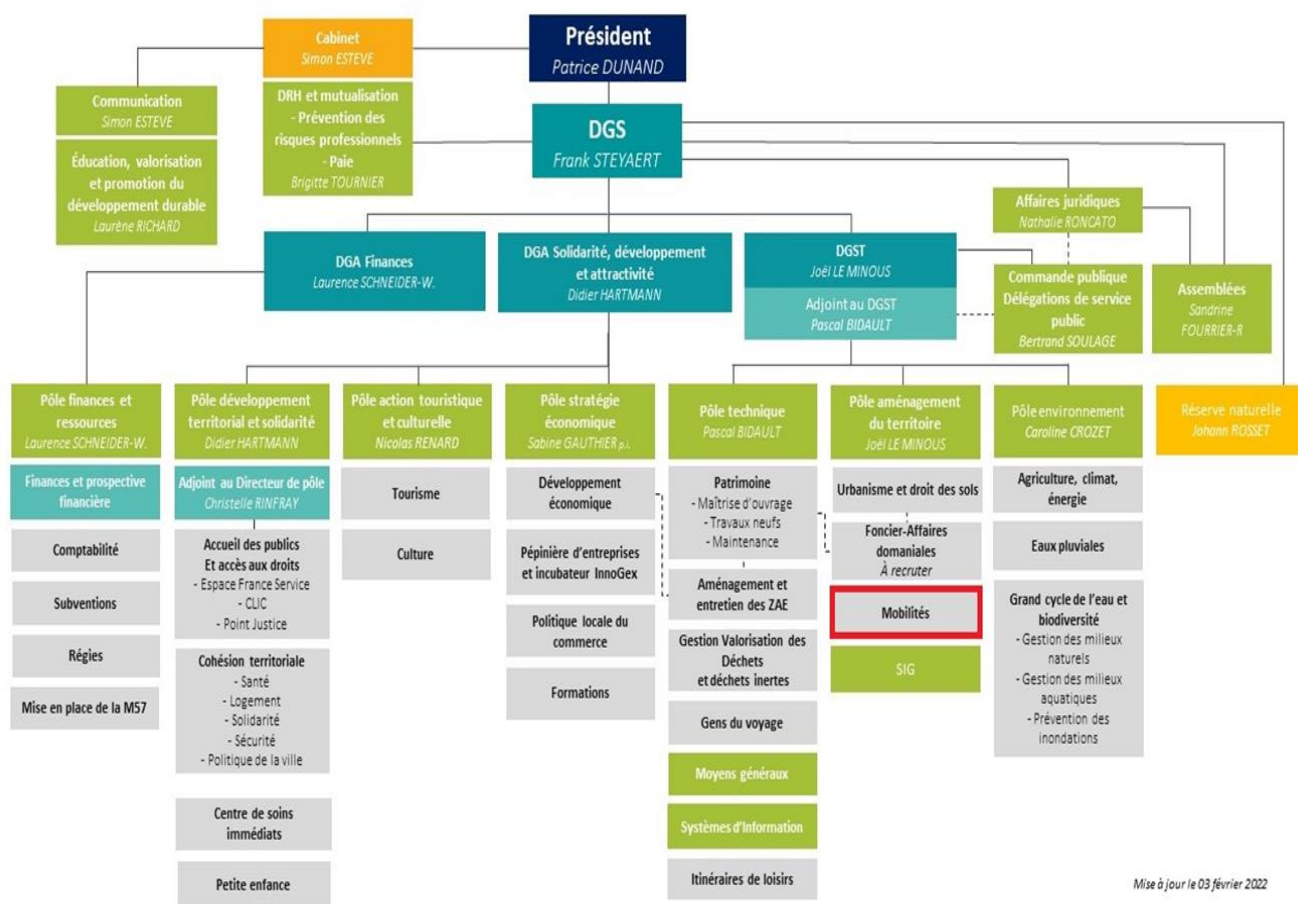
Annexe n° 2. Équipe Grand Genève

L'équipe du Grand Genève est dirigée par trois chefs de projet (français, vaudois et genevois). Composée aujourd'hui de 32 personnes, elle est répartie sur les trois territoires du Grand Genève : le canton de Genève, la Région de Nyon et le Genevois français.



Source : Grand Genève

Annexe n° 3. Organigramme des services de Pays de Gex Agglo



Annexe n° 4.Les performances financières annuelles

Tableau n° 12 : La capacité d'autofinancement brute

en €	2017	2018	2019	2020	2021	Var. annuelle moyenne
Ressources fiscales propres (nettes des restitutions)	21 912 259	21 430 688	21 842 552	22 811 852	22 249 042	0,4%
+ Fiscalité reversée	-12 220 156	-11 788 101	-11 650 027	-11 346 604	-11 329 294	-1,9%
= Fiscalité totale (nette)	9 692 103	9 642 587	10 192 525	11 465 248	10 919 748	3,0%
+ Ressources d'exploitation	4 236 273	3 685 040	3 945 620	4 023 881	4 663 957	2,4%
+ Ressources institutionnelles (dotations et participations)	3 861 967	12 795 480	17 351 751	18 118 503	17 510 804	45,9%
+ Production immobilisée, travaux en régie	0	37 580	49 999	39 998	59 646	
= Produits de gestion (A)	17 790 343	26 160 687	31 539 895	33 647 630	33 154 156	16,8%
Charges à caractère général	5 039 908	12 845 228	15 780 278	15 853 733	18 463 180	38,3%
+ Charges de personnel	7 696 677	7 156 624	7 576 194	8 495 218	8 902 412	3,7%
+ Subventions de fonctionnement	2 179 664	2 369 670	2 614 294	2 150 774	2 269 781	1,0%
+ Autres charges de gestion	671 108	682 145	872 868	1 116 074	1 077 964	12,6%
= Charges de gestion (B)	15 587 356	23 053 667	26 843 634	27 615 800	30 713 338	18,5%
Excédent brut de fonctionnement (A-B)	2 202 986	3 107 020	4 696 261	6 031 831	2 440 818	2,6%
<i>en % des produits de gestion</i>	<i>12,4%</i>	<i>11,9%</i>	<i>14,9%</i>	<i>17,9%</i>	<i>7,4%</i>	
+/- Résultat financier	-120 166	-103 453	-120 947	-116 310	-107 810	-2,7%
<i>dont fonds de soutien - sortie des emprunts à risques</i>	0	0	0	0	0	
- Subventions exceptionnelles versées aux services publics industriels et commerciaux	0	0	0	0	0	
+/- Solde des opérations d'aménagements de terrains (ou +/- values de cession de stocks)	0	0	0	0	0	
+/- Autres produits et charges excep. réels	74 408	41 493	76 069	146 087	97 423	7,0%
= CAF brute	2 157 228	3 045 060	4 651 382	6 061 608	2 430 431	3,0%
<i>en % des produits de gestion</i>	<i>12,1%</i>	<i>11,6%</i>	<i>14,7%</i>	<i>18,0%</i>	<i>7,3%</i>	

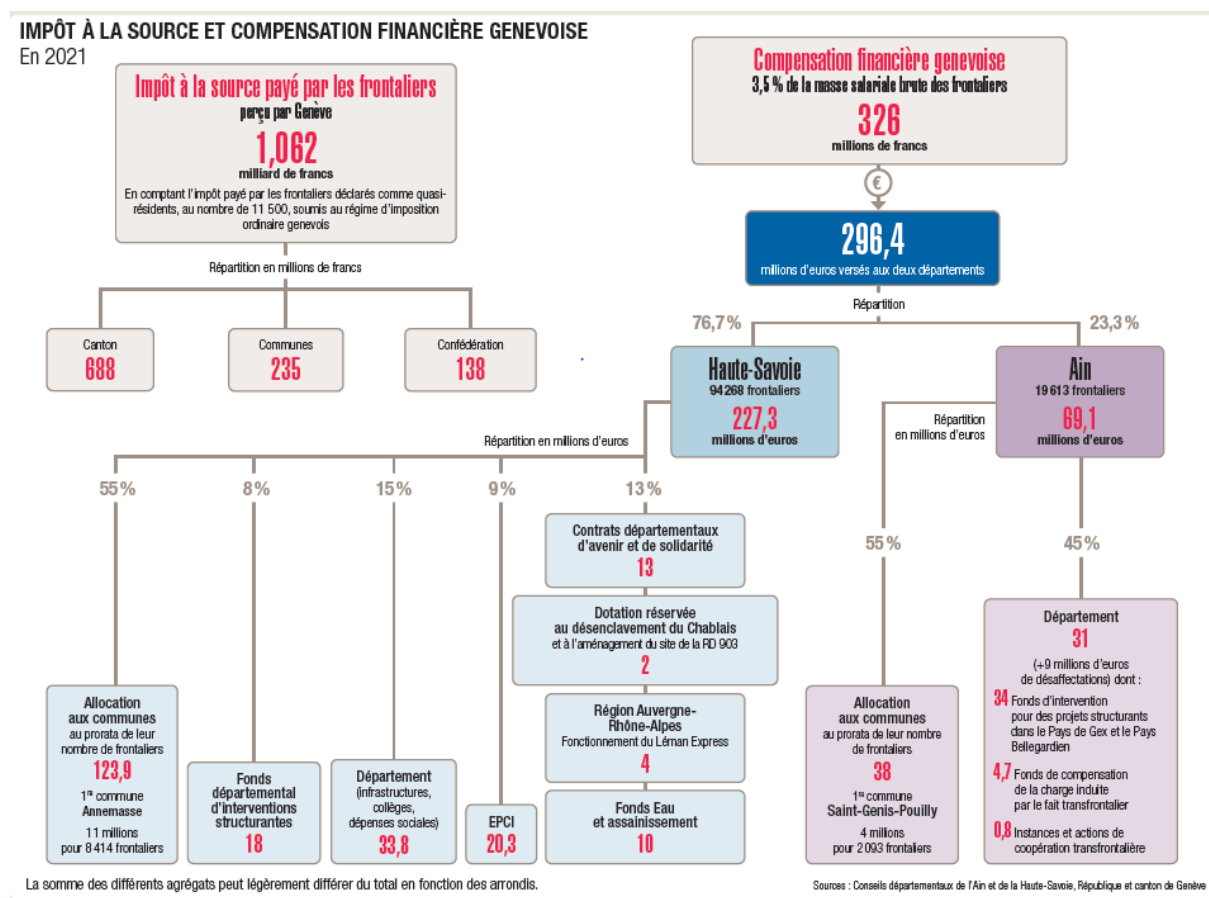
Source : Logiciel ANAFI d'après les comptes de gestion

Tableau n° 13 : Le résultat de la section de fonctionnement

en €	2017	2018	2019	2020	2021	Var. annuelle moyenne
CAF brute	2 157 228	3 045 060	4 651 382	6 061 608	2 430 431	3,0%
- Dotations nettes aux amortissements	1 175 397	1 277 784	1 622 762	1 782 863	1 983 518	14,0%
- Dotations nettes aux provisions	0	0	-38 915	0	0	
+ Quote-part des subventions d'inv. transférées	419 998	382 416	215 182	156 193	141 828	-23,8%
+ Neutralisation des amortissements des subventions d'équipements versées	0	0	0	0	0	
= Résultat section de fonctionnement	1 401 829	2 149 692	3 282 716	4 434 938	588 741	-19,5%

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

Annexe n° 5. La compensation financière genevoise (CFG)



Source : L'Extension, la frontière en chiffres 2023 - Groupe Ecomedia.

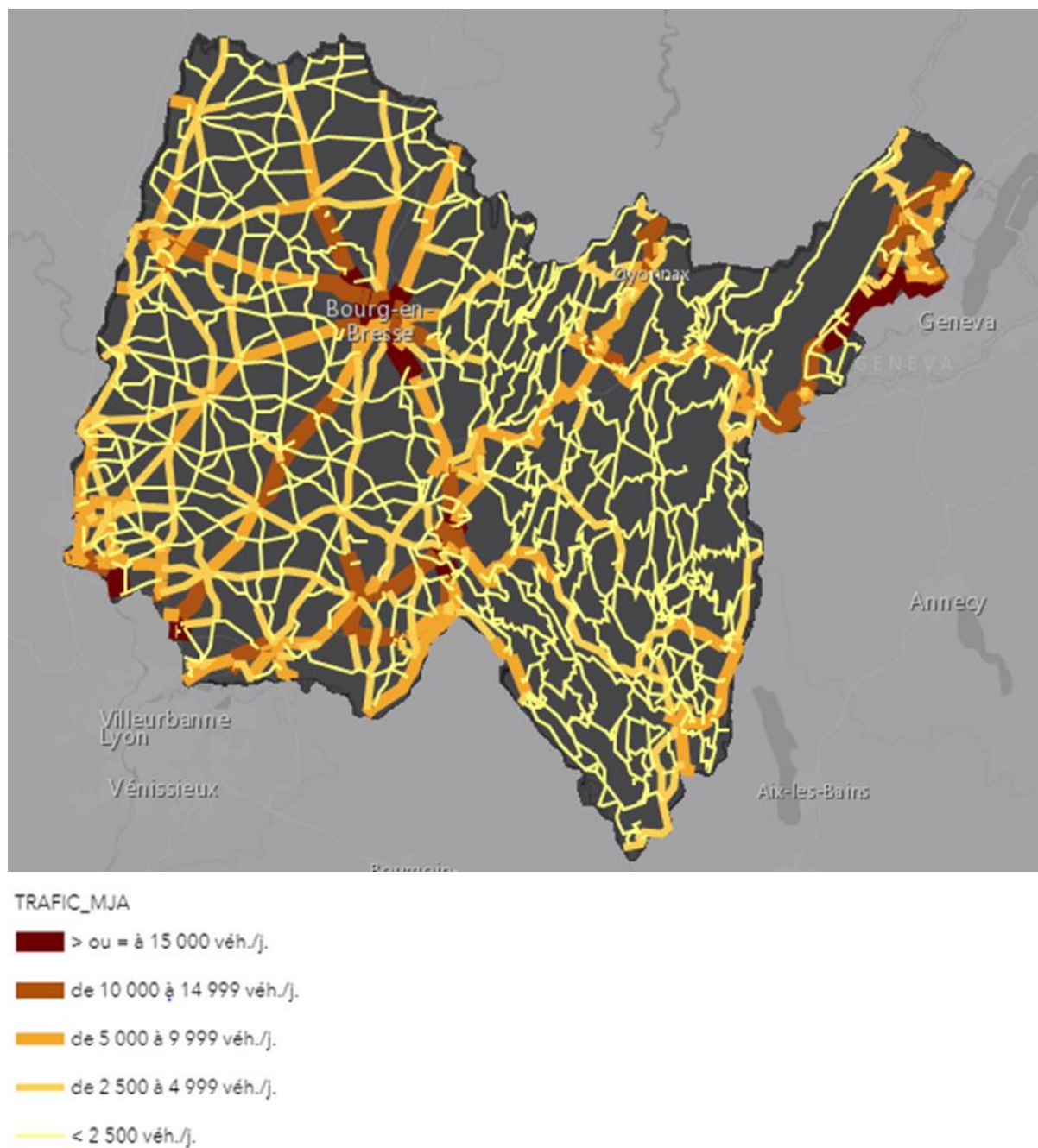
Annexe n° 6. Chiffres clés du Grand Genève

	GRAND GENÈVE	Canton de Genève	District de Nyon	Genevois français
Surface (km², sans lac Léman)	1'995	246	307	1442
Part dans l'agglomération	100%	12%	15%	72%
Nombre de communes	209	45	47	117
Part dans l'agglomération	100%	22%	22%	56%
Population 2016 (Au 1 ^{er} janvier 2017)	1'003'922	493'706	96'093	414'123
Part dans l'agglomération	100.00%	49.18%	9.57%	41.25%
Evolution 2011-2016	69'409	26'788	7'028	35'593
En% par an	1.5%	1.1%	1.6%	1.9%
Emplois 2016¹ (France, au 1 ^{er} janvier, Suisse, au 31 décembre)	535'789	375'110	43'708	117'939
Evolution 2012-2017	22'032	17'510	2'608	2'882
En% par an	1.1%	1.2%	1.6%	0.6%
Ratio emplois (2016) / habitants (2016)	0.53	0.76	0.45	0.28
Densité humaine 2016 (Population + moitié des emplois / km ²)	637	2'772	384	328
Evolution annuelle 2012- 2017 (périmètre 2020)	1.4%	1.1%	1.5%	1.7%
Actifs transfrontaliers 2016	/	/	/	82'451
dont actifs travaillant à Genève	/	/	/	71'980
Croissance % par an (2011-2016)	/	/	/	3.47%
Parc logements 2016 (France, au 1 ^{er} janvier, Suisse, au 31 décembre)	482'801.9	229'551.0	45'802.0	207'448.9
Part dans l'agglomération	100.0%	47.5%	9.5%	43.0%
Nombre de maisons individuelles	127'158	25'202	12'792	89'164
Part des maisons individuelles/ ensemble des logements	26.3%	11.0%	27.9%	43.0%
Logements commencés 2012-2017 (5 ans)	39'001	11'269	3'190	24'542
Part dans l'agglomération	100%	29%	8%	63%
Pour 1000 habitants	38.8	22.8	33.2	59.3
Surface urbanisée (tâche urbaine) en ha, 2019	32'366	8'223	3'594	20'548
Part dans l'agglomération	100%	25%	11%	63%
/ surf. totale de l'agglomération	16%	33%	12%	14%
Croissance annuelle de la tâche urbaine 2015-2019	0.61%	0.37%	0.68%	0.69%
Affectation du sol simplifiée 2015-2020				
Part des zones de forte densité sur le territoire	2.0%	10.2%	0.6%	0.9%
Variation annuelle 2015-2020	0.38%	0.74%	0.65%	-0.30%
Part des zones non constructibles (nature, agricoles, espaces verts) sur le territoire	83.2%	66.6%	85.1%	85.6%
Variation annuelle 2015-2020	0.45%	0.02%	-0.04%	0.62%

Tableau 1: Chiffres clés du Grand Genève (OST, Insee, Grand Genève)

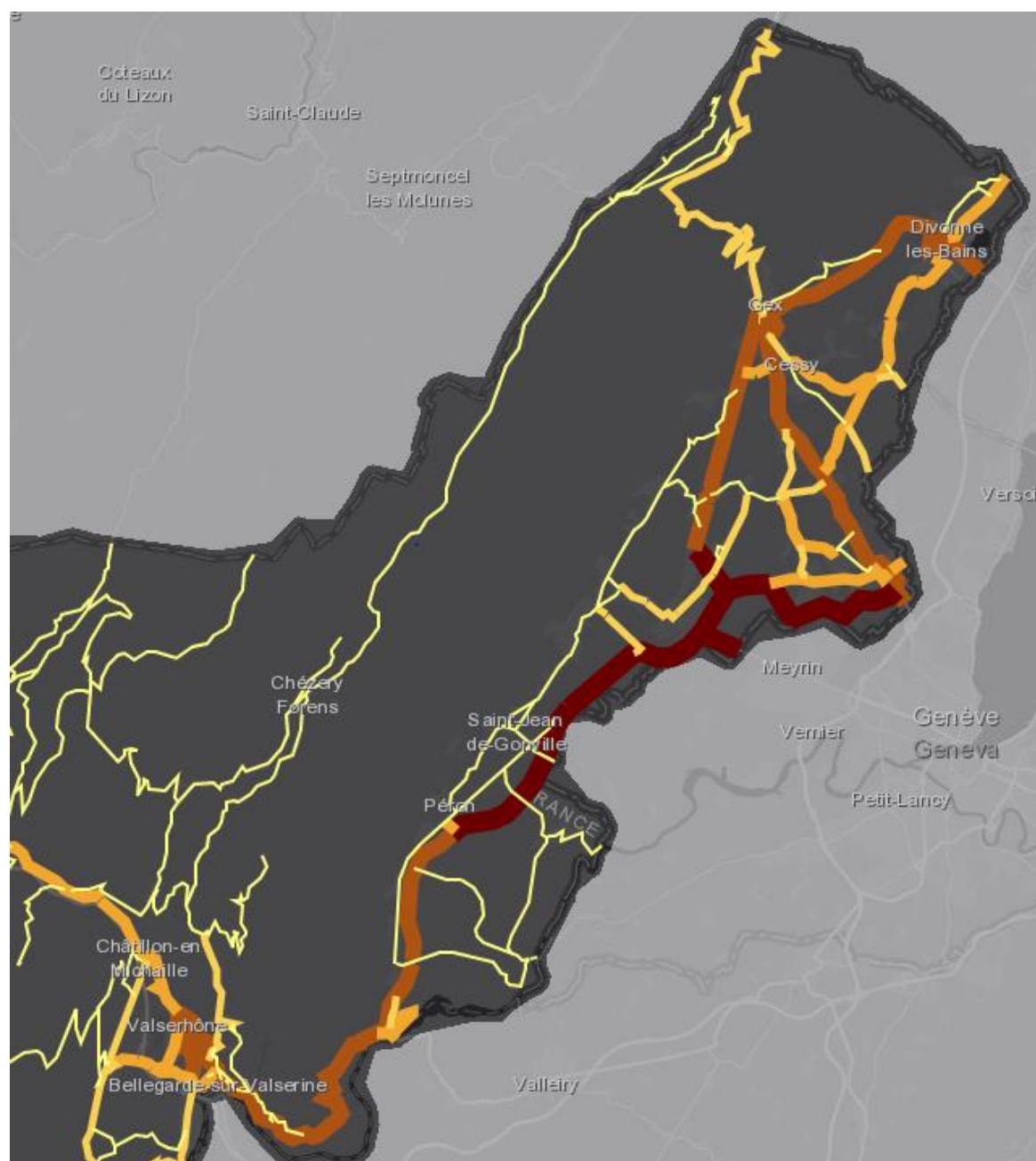
¹ Les données d'emplois sont issues des données Citystatistics 2020 pour 2016 et, pour 2012, de l'OST pour la partie suisse et de l'Insee pour la partie française. Les définitions ayant varié dans le temps et entre les pays, les comparaisons avec 2012 sont indicatives. En 2012 et 2016, les données incluent les emplois extraterritoriaux (Organisations Internationales) dans le canton de Genève.

Annexe n° 7. Comptages routiers pour l'ensemble du département de l'Ain : trafic moyen journalier



Source : comptage routier du département de l'Ain : https://carto.ain.fr/webapps/externe/Route_Trafics/

Carte n° 8 : Comptages routiers du Pays de Gex : trafic moyen journalier

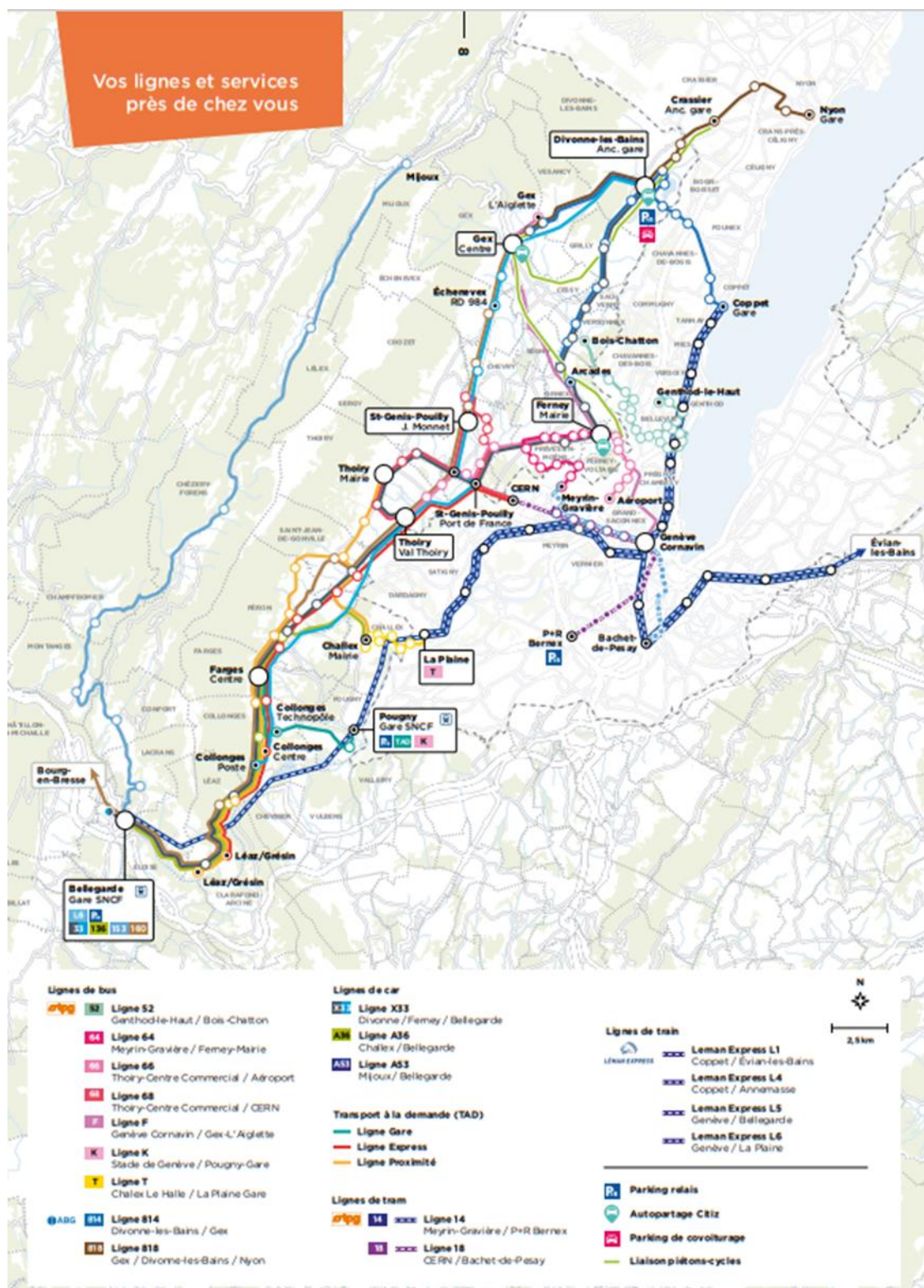


Source : comptage routier du département de l'Ain : https://carto.ain.fr/webapps/externe/Route_Traffic/

TRAFIC_MJA



Annexe n° 8.L'offre de transports en commun et modes doux dans le Pays de Gex



Source : guide de la mobilité dans le Genevois français, édition Pays de Gex, janvier 2023.

Annexe n° 9.Modalités de demande de financement des mesures des projets d'agglomération

Les modalités de financement des mesures des projets d'agglomération :

Dossier de demande de cofinancement (8 documents⁹⁶) fixe le montant de cofinancement fédéral (devis remis lors du dossier COF. Délai d'examen de 5 mois.

- 1- Signature d'une convention de financement entre l'office fédéral des routes (Confédération suisse) et le conseil d'Etat du Canton de Genève pour la mesure concernée ;
- 2- Convention de reversement signée entre le conseil d'Etat et le maître d'ouvrage pour permettre le reversement des fonds ;
- 3- Début des travaux ;
- 4- Versements selon reporting (80%) : dès 5% d'avancement de travaux ;

En mars N, formulaire de prévision des dépenses et de l'avancement des travaux

En septembre, confirmation de la planification de mars

En octobre-novembre, fourniture des factures et des pièces justificatives

En novembre-décembre, versement de la contribution de la Confédération au canton. Le Canton reverse ensuite la contribution au maître d'ouvrage.

- 5- Dossier de décompte final (DEC) remis à n'importe quel moment de l'année pour obtenir les 20 % restants remis une fois tous les travaux terminés et au plus tard deux ans après la mise en service (ou ouverture à la circulation et aux usagers) de la mesure ou partie de mesure. Après validation formelle, la Confédération procède au versement de la dernière part de contributions fédérales de la mesure directement au canton, dans les 3 à 6 mois après le dépôt du DEC. Le canton reverse ensuite au maître d'ouvrage le solde des 20 % restants de la contribution fédérale ;
- 6- Dossier de demande de cofinancement (8 documents⁹⁷) fixe le montant de cofinancement fédéral (devis remis lors du dossier COF. Délai d'examen de 5 mois ;

⁹⁶ B1 : Plans de situations et coupe transversale ; B2 : rapport technique ; B3 : devis indiquant le détail des frais imputables et non imputables (modèle fédéral) ; B4 : programme des travaux ; B5 : rapport justifiant toute modification apportée à la mesure ; B6 : attestation du maître d'ouvrage certifiant le respect des dispositions légales en matière de protection de l'environnement ; B7 : rapport d'enquête publique et, le cas échéant, déclaration d'utilité publique ; B8 : garantie de financement et conventions liées (copie délibération de l'organe délibérant ou de la loi de financement).

⁹⁷ B1 : Plans de situations et coupe transversale ; B2 : rapport technique ; B3 : devis indiquant le détail des frais imputables et non imputables (modèle fédéral) ; B4 : programme des travaux ; B5 : rapport justifiant toute modification apportée à la mesure ; B6 : attestation du maître d'ouvrage certifiant le respect des dispositions légales en matière de protection de l'environnement ; B7 : rapport d'enquête publique et, le cas échéant, déclaration d'utilité publique ; B8 : garantie de financement et conventions liées (copie délibération de l'organe délibérant ou de la loi de financement).

- 7- Signature d'une convention de financement entre l'office fédéral des routes (Confédération helvétique) et le Conseil d'Etat du canton de Genève pour la mesure concernée ;
- 8- Convention de reversement signée entre le Conseil d'Etat et le maître d'ouvrage pour permettre le reversement des fonds ;
- 9- Début des travaux ;
- 10- Versements selon reporting (80%) : dès 5% d'avancement de travaux ;
 - En mars N, formulaire de prévision des dépenses et de l'avancement des travaux
 - En septembre, confirmation de la planification de mars
 - En octobre-novembre, fourniture des factures et des pièces justificatives
 - En novembre-décembre, versement de la contribution de la Confédération au canton.
 - Le canton reverse ensuite la contribution au maître d'ouvrage.
- 11- Dossier de décompte final (DEC) remis à n'importe quel moment de l'année pour obtenir les 20 % restants remis une fois tous les travaux terminés et au plus tard deux ans après la mise en service (ou ouverture à la circulation et aux usagers) de la mesure ou partie de mesure. Après validation formelle, la Confédération procède au versement de la dernière part de contributions fédérales de la mesure directement au Canton, dans les 3 à 6 mois après le dépôt du DEC. Le canton reverse ensuite au maître d'ouvrage le solde des 20 % restants de la contribution fédérale ;

Source : brochures éditées par le grand Genève à destination des maîtres d'ouvrage.

Annexe n° 10. Questions d'audit dans le cadre du contrôle commun avec la Cour des comptes de la République et canton de Genève :

- **Q1 - Les mesures d'accompagnement du Léman Express ont-elles été mises en œuvre ?**
 - Q1.1 Quelles sont les mesures d'accompagnement du LEx qui sont en retard, abandonnées, modifiées ou mises en œuvre comme prévu ?
 - Q1.2 Quels sont les facteurs explicatifs du retard dans la mise en œuvre des mesures d'accompagnement (par ex. maîtrise du foncier, autorisation de construire/opposition, imprévu technique/géologique, financement, choix politique du maître d'ouvrage) ?
 - Q1.3 Le pilotage du suivi des mesures d'accompagnement du LEx permet-il d'identifier les retards dans la mise en œuvre en temps opportun ? Les mesures en retard font-elles l'objet d'un suivi/traitement spécifique sur le territoire genevois et au sein du GTT Mobilité (notamment d'un point de vue du cofinancement fédéral) ?

- **Q2 - Les mesures d'accompagnement du Léman Express sont-elles utilisées et satisfont-elles la demande des usagers ?**
 - Q2.1 Le degré d'utilisation des mesures d'accompagnement diffère-t-il en fonction des gares ?
 - Q2.2 Le degré d'utilisation des mesures d'accompagnement diffère-t-il en fonction des périodes (horaires de la journée et semaine vs week-end) et des usages (travail, loisirs, etc.) ?
 - Q2.3 Quelles améliorations pourraient renforcer l'utilisation des mesures d'accompagnement ?

Annexe n° 11.Méthodologie de sélection des mesures d'accompagnement au Léman Express (LEX)

Deux documents ont été utilisés pour identifier les mesures d'accompagnement au Léman Express sur le territoire français.

1. Extraction projet d'agglomération mesures situées à 500 mètres autour des gares du LEX

Le document utilisé permettant l'identification des mesures d'accompagnement du LEX issues de la feuille de route transfrontalière 2019-2023 est l'extraction sous format Excel des mesures de tous les projets d'agglomération se situant jusqu'à 500 mètres autour des gares du Léman Express obtenue par la CC de Genève (document A5-551a).

Sur la base de ce document ont été exclues les mesures concernant les territoires suisses ainsi que les mesures de la typologie « TP Rail » qui concernent des projets d'agglomération du réseau ferroviaire.

2. Exploitation document de suivi du Pôle métropolitain

Le pôle métropolitain a transmis un tableau de suivi au sein duquel il a été identifié 49 mesures d'accompagnement au Léman Express.

Pour le Pays de Gex, treize mesures ont été retenues.

Annexe n° 12.État d'avancement des mesures relatives à la mobilité sur le territoire de la communauté d'agglomération du Pays de Gex

Mesure 12-48 : Construction d'un P+R à Sauverny en rabattement vers la ligne 814-10

Cette mesure n'est pas réalisée. La mise en service planifiée avait été fixée au 31 décembre 2022.

Le coût a été initialement estimé à 1,12 MCHF.

Ce projet est pour l'heure considéré comme moins stratégique par l'EPCI au regard de la très faible fréquentation des lignes du bus vers lesquelles rabattrait ce parking : ligne 33 : quinze personnes par an à cet arrêt. Ligne 814, trente personnes par an⁹⁸. La ligne 814 devrait d'ailleurs être prochainement remplacée par une ligne de transport à la demande en raison du faible nombre de voyageurs (à partir de décembre 2023 selon l'ordonnateur)

L'intérêt principal de ce P+R résiderait dans l'offre d'une solution de stationnement pour les usagers de la ligne 55 qui s'arrête à la frontière mais côté suisse. Les usagers se garent pour l'heure à la salle polyvalente de Sauverny, franchissent la frontière à pied et vont récupérer la ligne 55. La construction d'un P+R permettrait donc d'envisager le prolongement jusqu'en France de la ligne 55.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, l'ordonnateur a cependant indiqué que « *Cette mesure n'est justifiée qu'en cas de prolongement d'une ligne de transport en commun jusqu'à Sauverny, ce qui n'est pas prévu à moyen terme et que Ce projet de P+R est donc à retravailler* »

Source : annexe 2 Mise en œuvre des PA 1, 2, 3 Grand Genève

Mesure 12-50 : Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier – Maconnex

Coût prévisionnel 2.23 MCHF- Horizon de réalisation 2019-2022, pas de cofinancement

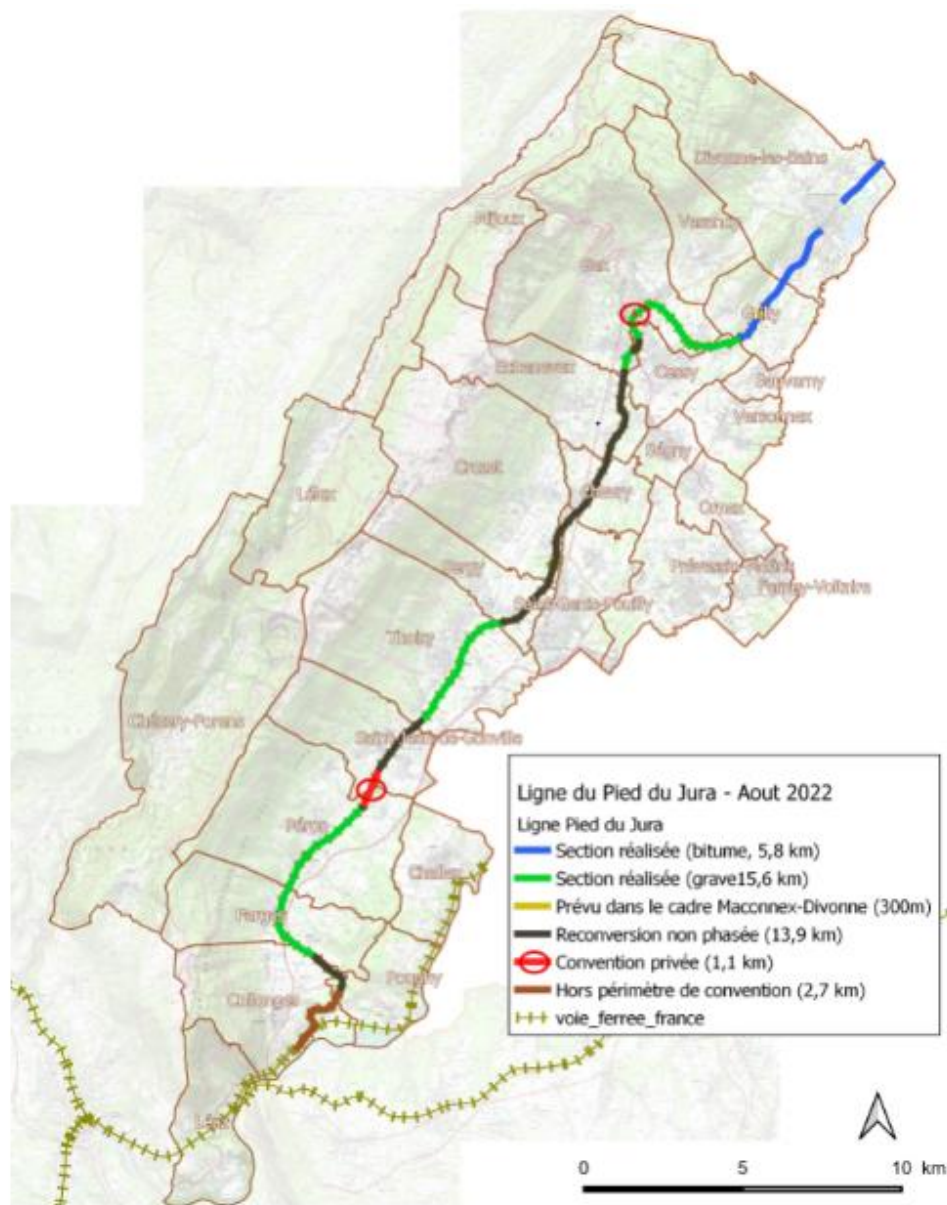
Cette mesure n'est à ce jour pas réalisée, néanmoins l'EPCI maintient ce projet dont l'achèvement est plutôt fixé à la fin du mandat de l'actuel ordonnateur (2026).

Mesure 12-52 : Aménagement de l'itinéraire d'agglomération n°39 (partie Gex-Divonne)

Prévue sur un horizon de réalisation 2019-2023, pour 1,67 MCHF, la mise en service de cet axe avait été fixée à décembre 2019. Le projet, peu précis (deux cartographies différentes dans la fiche mesure) a été réalisé par les communes, détentrices de la compétence voirie selon le tracé ci-après :

⁹⁸ Chiffres fournis par le service mobilité de Pays de Gex agglo.

Carte n° 9 : Piste cyclable Gex-Divonne : sections réalisées



Source : Pays de Gex agglomération

Cette piste cyclable entre Divonne et Gex a été réalisée sur l'ancienne voie ferrée (Pied du Jura), à ce jour de façon discontinue puisqu'il reste deux tronçons non aménagés (en noir sur la carte). Des conventions communales ont été passées avec SNCF réseau avec l'intention ultérieure que la communauté d'agglomération prenne le relais avec une convention unique.

Les statuts indiquent que sont d'intérêt communautaire les pistes cyclables incluses dans le schéma directeur cyclable, lequel se trouve dans le plan de mobilité durable, ces deux documents étant obsolètes. Ces deux documents doivent être remis à jour.

Mesure 32-1-19 : Aménagement d'une Véloroute entre Gex et Ferney.

La mise en service de cette mesure initialement était prévue en décembre 2022 et a été repoussée à décembre 2027. D'un coût initial 2.56M€, le coût a été actualisé à 6.30 M€.

A ce jour le tronçon sud est réalisé entre Ornex et Ferney (5km).

Pour le tronçon nord, la déclaration d'utilité publique (DUP), permettant de procéder à l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération lorsque les propriétaires s'opposent à la vente, était en cours au jour du contrôle. Les difficultés liées à la maîtrise du foncier ont particulièrement rallongé les délais : pour cette piste cyclable, plusieurs dizaines de bandes de terrain appartenant à des propriétaires différents ont été acquises ou sont en cours d'acquisition.

L'EPCI, pourtant épaulé par un bureau d'études spécialisé dans l'accompagnement des collectivités dans le cadre des procédures foncières, évoque notamment des difficultés de traitement avec les services de l'Etat.

Ces derniers n'accepteraient d'examiner que les documents préalablement soumis au vote du conseil communautaire au lieu de projets, certes non votés mais néanmoins affermis, sur la base desquels ils pourraient exprimer leurs attentes et leurs réserves, ce qui permettrait ensuite de proposer au vote de l'assemblée délibérante des documents discutés de part et d'autre. Cela a contraint l'EPCI à présenter certains documents plusieurs fois au vote du conseil communautaire car ceux-ci ne répondaient pas aux attendus de forme. Par exemple les exigences de cotation des plans par identification des parcelles achetées / non achetées n'ont été communiquées par les services préfectoraux qu'après examen des plans déjà votés par l'assemblée délibérante.

Le dialogue préalable au lancement de la déclaration d'utilité publique a duré un an, ce qui laisse envisager un début de travaux au mieux fin 2023, début 2024.

Si la procédure de DUP devait être menée à son terme et donner lieu à des procédures d'expropriations pour cause d'utilité publique, les travaux commenceront au mieux en 2025.

Mesure 32-1-5 : Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS

Cette mesure, peu précise dans son intitulé, vise selon Pays de Gex agglomération, à construire trois P+R respectivement à Gex, Ornex et Seny. Les deux premiers étant prioritaires, le troisième serait programmé après évaluation des deux premiers. Les délais planifiés faisaient état d'une mise en service en septembre 2021, repoussée au 31 décembre 2027, dans l'attente de la validation du schéma P+R de l'EPCI.

Mesure 32-2-19 : Réalisation d'un pôle d'échange multimodal à Saint Genis Pouilly - Porte de France.

Mise en service initialement prévue fin 2024, repoussée à fin 2027, coût initial 5.58 MCHF, coût actualisé 8.82 MCHF.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du projet de BHNS dans un quartier récent où 500 logements viennent d'être livrés et 700 devraient l'être à court terme. Il comprend notamment un P+R de 800 places dont la capacité serait revue à 400 places avec une connexion aux voies de bus.

L'avant-projet relatif aux voies de bus a été établi mais pas celui relatif au P+R.

La communauté d'agglomération avance deux raisons pour le retard de ce projet : l'attente du projet du BHNS (cf. *Supra*), ainsi que l'absence de financement à consacrer au projet.

L'EPCI envisage actuellement de débiter le projet par un P+R de 200 places sans infrastructures associées, puis ensuite de prévoir un P+R en ouvrage, dimensionné au juste besoin.

Mesure 33-4b : Construction et aménagement d'une liaison modes doux (MD) entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération)/France

Horizon de réalisation 2010-2014 pour 1,1 M€ initialement prévus.

Cette voie verte d'agglomération qui longe le parcours du BHNS Saint-Genis-Meyrin est la seule mesure cofinancée du PA1. Les travaux n'ont pas débuté. Les retards sont liés à la maîtrise du foncier, à la synchronisation avec le département (retard projet BHNS), et, plus en amont, aux retards dans le choix des projets entre la construction d'un tramway ou d'un BHNS qui, en l'absence de choix politique, ont retardé de plusieurs années le projet.

A ce jour, les cofinancements ne sont pas remis en cause mais la mise en service doit impérativement intervenir avant fin 2025, ce qui doit constituer un point de vigilance pour l'EPCI.

Mesure 33-5 : Aménagement des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry

Aucune réalisation à l'échelle intercommunale mais quelques projets portés par les communes.

Cette mesure a été proposée par le service mobilité lors de l'élaboration du projet d'agglomération au titre de la cohérence d'ensemble des projets mais la communauté d'agglomération n'a jamais porté ce projet qui demeure pour autant inscrit au titre des mesures d'accompagnement et suivi comme tel.

Mesure 33-7 : Construction d'un axe BHNS entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte-de-France

Echéance 2026 repoussée à fin 2027.

Cette mesure proposée au titre du PA3 n'avait pas été jugée assez mature par la Confédération qui l'avait classée en « horizon B », ce qui aurait ensuite pu permettre à ce projet d'être prépositionné comme prioritaire et co-finançable au titre du PA4. La communauté d'agglomération a ensuite jugé plus stratégique de proposer le projet de prolongation du tramway des Nations au titre du PA4 et n'a donc pas demandé de cofinancement pour le BHNS. Cette mesure n'est donc pas cofinancée par la Confédération et s'inscrit dans un projet plus global associant deux maîtres d'ouvrage :

- Pays de Gex agglo, pour la réalisation d'un axe de mobilité entre Porte de France et Meyrin, intégrant un site propre transport en commun (voie dédiée aux bus), un axe de mobilité douce et un axe dédié aux transports individuels motorisés. Ces aménagements sont estimés à 12,7 M€ HT pour les travaux et 0,5 M€ HT pour la maîtrise d'ouvrage. Un projet de parking relais de grande capacité (entre 800 et 1000 places) doit accompagner le projet de ligne de transport en commun en site propre et encourager l'interface entre l'automobile

(26 000 véhicules franchissent chaque jour la douane de Meyrin), les transports en commun et les modes doux⁹⁹. Le coût de ce P+R n'est pas chiffré et n'a pas été intégré au projet.

- Le département de l'Ain pour le réaménagement du carrefour de Porte de France avec notamment la construction d'une trémie franchie par trois ouvrages de franchissement dont un dédié aux deux voies de BHNS. Les travaux devaient débiter en 2022 mais ont pris du retard pour des raisons techniques¹⁰⁰. L'aménagement de la voie de bus suivra ensuite sur une durée d'au moins trois ans. Des retards importants sont donc à prévoir dans la mise en service du BHNS puisque la construction du pôle d'échange multimodal de Saint-Genis Pouilly assurée par l'EPCI ne pouvait avoir lieu qu'après construction de la trémie. L'augmentation du cout prévisionnel du projet, son impact environnemental (sur la nappe et sur les espèces protégés), l'évolution des conditions de mobilités sur le secteur de la Porte de France et la concertation publique menée au printemps 2022, ont conduit mi-2022 le Département à réinterroger plus globalement le programme initialement envisagé. De nouvelles études devraient s'achever en mars 2023. Ces évolutions sont susceptibles d'avoir un impact sur le projet de BHNS porté par Pays de Gex agglo.

Mesure 13-8 : Construction d'un P+R et B+R à la gare de Pougny

Seule gare du Pays de Gex, la halte voyageur de Pougny dispose actuellement d'un parking municipal non aménagé occupé par 10 à 25 véhicules selon les jours et d'un parking « sauvage » le long de la route du Barrage. En l'absence de schéma directeur P+R de la communauté d'agglomération, et face au besoin avérée, la commune de Pougny s'est emparée du projet et avec l'aide de la région et de la communauté d'agglomération., elle souhaite aménager une nouvelle poche de stationnement au niveau de la route du Barrage (à hauteur d'une vingtaine de places selon les options envisagées). Pour formaliser le stationnement sauvage existant, la commune souhaite également équiper la gare de stationnements couverts pour les deux roues non motorisés (22 000 €). Le coût estimé dans l'étude consultée par l'équipe de contrôle oscille entre 100 et 150 k€¹⁰¹ pour le seul parking et 555 et 762 k€ pour le coût total du projet de pôle d'échanges multimodal.

Suite à l'accord foncier obtenu avec SNCF Réseau en mars 2023, la phase travaux devrait être lancée au 2^{ème} semestre 2023.

Les effets attendus en termes de report modal ne sont pas chiffrés.

Pas d'impact lié à l'acceptation des riverains ou association.

⁹⁹ Source : délibération du 24 septembre 2020.

¹⁰⁰ Selon le département, au cours des études, notamment géotechniques, il a été identifié la présence d'une nappe à faible profondeur, ce qui a nécessité des études complémentaires pour l'adaptation des ouvrages et la création de nouveaux ouvrages (radier en fond de trémie pour gérer les sous-pressions hydrostatiques, l'adaptation du dimensionnement des parois de la trémie, la mesure compensatoire de transparence hydraulique...). L'ensemble de ces adaptations a nécessité des études complémentaires et a renchéri le coût prévisionnel des travaux à 41,8 M€ (avril 2021). Afin de réduire le coût d'opération, diverses adaptations techniques ont été étudiées entre avril 2021 et mai 2022 mais n'ont permis au total de réduire le coût prévisionnel des travaux que de 6M€ (soit 35,8M€). L'augmentation du cout prévisionnel, l'impact environnemental du projet (sur la nappe et sur les espèces protégés), l'évolution des conditions de mobilités sur le secteur de la Porte de France et la concertation publique menée au printemps 2022, ont conduit mi-2022 le Département à réinterroger plus globalement le programme initialement envisagé.

¹⁰¹ Étude relative à l'aménagement d'un pôle multimodal, Gare de Pougny-Chancy, site internet de la commune.

Mesure 13-3 : Aménagements de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TC à Pougny-Chancy et Challex

Cette mesure a été réalisée par la commune (réaménagement du trottoir des arrêts de transports en commun)

Mesure 32-1-12 : Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin

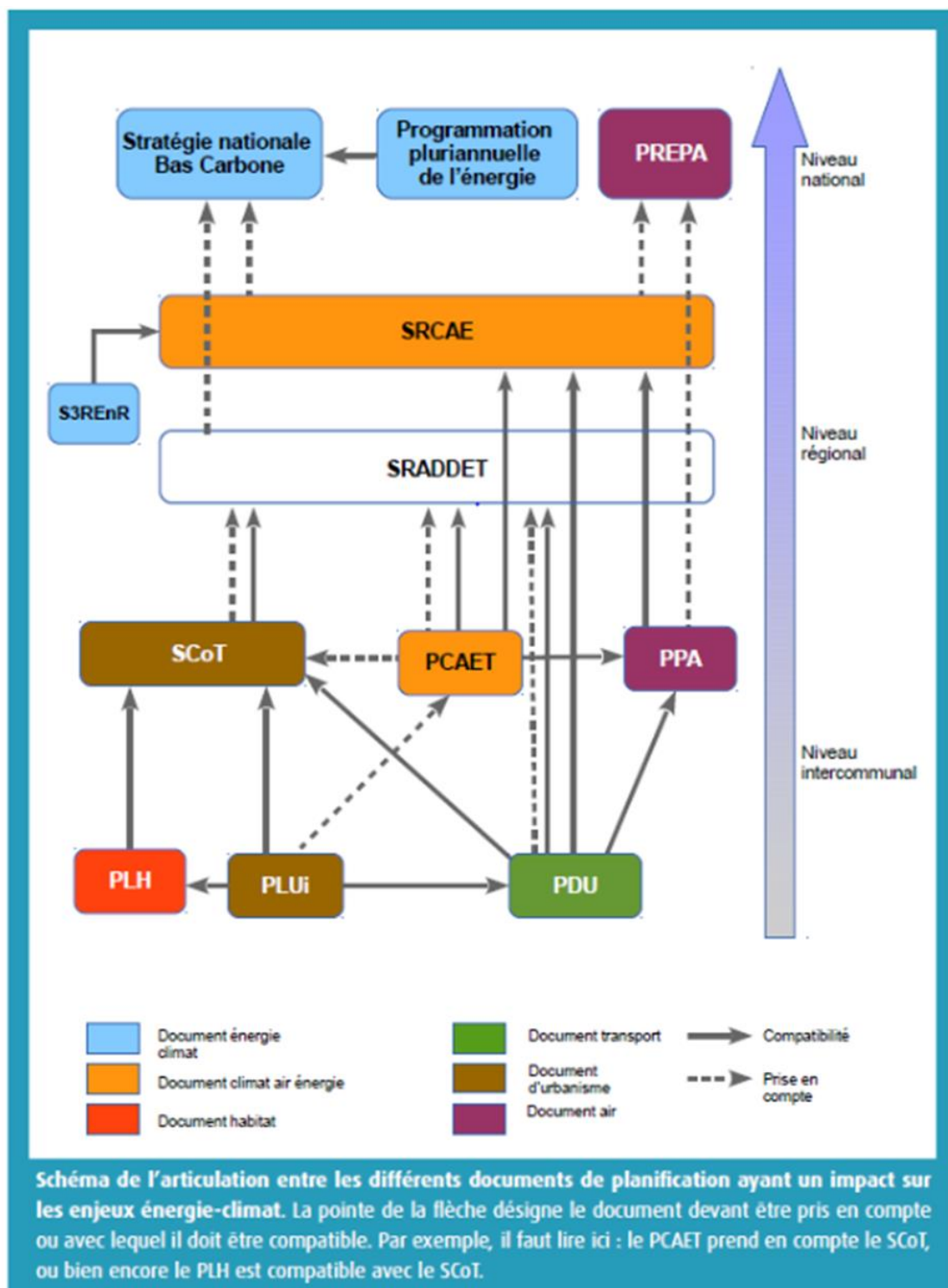
C'est le département de l'Ain qui assure depuis 2012 la maîtrise d'ouvrage de ce projet. L'enveloppe prévisionnelle qui lui est consacrée s'élève à 42 M€ HT, soit 50 M€ TTC. A ce jour, **90 %** des 10 km à aménager entre Gex et Ferney-Voltaire ont été réalisés. A fin 2022, les dépenses cumulées atteindront 30 M€ HT en euros courants. A la mise en service du BHNS, soit fin 2023-début 2024, le coût définitif de l'opération devrait tendre vers 37 M€ HT.

Mesure 32-1-15 : Requalification de l'espace-rue à Ferney-Voltaire liée à l'arrivée du BHNS (rue du Jura)

La SPL Terrinnov, en tant que porteuse du projet de création de la ZAC Genève-Innovation sur la partie terminale du tracé du BHNS (zone douanière de Ferney-Voltaire), s'est vu déléguer par le Département de l'Ain, la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement des derniers 500 mètres du BHNS moyennant une contribution de 3.6 M€ HT. En outre, la requalification de l'espace-rue de l'avenue du Jura en cours de réalisation devra non seulement accueillir les voies du BHNS, mais également celles du tramway qui reliera la ZAC de Ferney à l'aéroport de Genève.

Cette mesure est en cours de mise en œuvre mais non encore achevée.

Annexe n° 13. Articulation entre les différents documents de planification



Source CEREMA « Planification énergie-climat, PLUi, quelles articulations ? »

Annexe n° 14. Les actions du PCAET concernant la mobilité

Action 1 C 10	Réaliser un PDU (afin de poursuivre le déploiement des transports en commun régulier et à la demande, poursuivre la mise en œuvre du schéma cyclable, réaliser les plateformes multimodales et les P+R)
PORTEUR DU PROJET Pays de Gex Agglo Pôle aménagement	PARTENAIRES
Descriptif et objectifs opérationnels Contexte : En octobre 2015, les élus Gessiens ont adopté leur Projet de Territoire 2015-2030 en faisant des transports une des priorités pour le Pays de Gex. Cette ambition s'est concrétisée en 2017 avec la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité et de voiries d'intérêts communautaires (parcs de stationnement et mobilité douce). En 2019, la Communauté de communes est devenue Communauté d'agglomération du Pays de Gex, elle doit donc s'attacher à élaborer un Plan de Déplacement Urbain (PDU). C'est un document de planification, qui organise les déplacements sur le territoire et qui traduira de manière opérationnelle le volet mobilité du PLUIH. Objectifs : - aménager des itinéraires cyclables pour mailler le territoire via un réseau structurant ; - favoriser les mobilités alternatives par rapport aux transports individuels motorisés : développement de l'autopartage et du covoiturage ; - Réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre, et améliorer la qualité de l'air (un bus équivaut à 40 voitures en trafic et en espace gagné et émet 9 fois moins de gaz à effet de serre) ; - Assurer un report modal des usagers de la route vers le vélo et vers les transports en commun ; - Définir une politique de stationnement intercommunale ; Description : Le PDU s'appliquera à mettre en œuvre les compétences mobilité et voiries d'intérêt communautaire en développant notamment les projets opérationnels suivants : □ La poursuite du développement des transports en commun (AOM) : Depuis la prise de compétences "Mobilités" en 2017, le budget dévolu aux transports en commun a été multiplié par deux. De nouvelles lignes de transports en commun ont été créées en 2018, deux nouvelles lignes seront mises en service fin 2019. Deux Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) seront mis en service : - Gex/Ferme-Voltaire en 2021, à destination d'une gare Leman-Express.	
Indicateurs SUMI Nb de nouvelles lignes mises en place + Km de pistes cyclables réalisés chaque année et par habitant + Ha ed P+R aménagés ou autres infrastructures d'intermodalité	RÉSULTAT Fréquentation annuelle + Part modale du vélo + Taux de remplissage journalier des P+R Part modale des TC + Nombre d'habitants utilisant les services vélos + Part modale de la voiture
MOYENS ET COUTS ESTIMÉS PDU : 50k€ Liaisons piétons-cycles : - Gex-Ferme 6,3 M€ HT - Maconnex-Divonne : 4,5 M€ Transports en commun : 29 350 000€	GAINS ESTIMÉS Gains annuels, gaz à effet de serre 7,60 kteqCO2/an en 2025 Gains annuels énergétiques 38,0 GWh/an en 2025 Production énergie renouvelable annuelle Gains qualité de l'air

AXE N°1	Un territoire à énergie positive
CIBLE	Développer de nouvelles façons de se déplacer, autrement qu'en voiture individuelle
Action 1 C 11	Accompagner la mise en œuvre du Plan de Mobilité du Technoparc de St Genis Pouilly
PORTEUR DU PROJET	PARTENAIRES
Pôle Métropolitain du Genevois Français et Pays de Gex Agglo Pôle aménagement	Agence Eco Mobilité

Descriptif et objectifs opérationnels

Objectifs :

- Améliorer la mobilité des salariés
- Réduire l'usage de la voiture individuelle
- Favoriser l'usage des transports en commun et des mobilités douces
- Accompagner les entreprises (salariés des entreprises) du Technoparc dans une démarche d'amélioration de leurs déplacements

Contexte :

La mise en place du Plan de mobilité du Technoparc de Saint-Genis-Pouilly est co-pilotée par le Pôle Métropolitain du Genevois Français et la Communauté d'agglomération du Pays de Gex.

Un plan de mobilité est obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés. Il vise à aborder la problématique de tous les déplacements liés aux entreprises d'une zone d'activité. Il propose la mise en œuvre de mesures concrètes pour rationaliser les déplacements quotidiens, prévenir le risque routier, mais aussi développer le recours aux modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Le transport correspond à 32% de la consommation d'énergie finale en France. C'est pour ces raisons qu'il est important de développer des plans de

déplacements qui permettent d'optimiser nos utilisations des ressources énergétiques.

Description :

Après la phase de diagnostic, les fiches actions seront réalisées en 2019, et seront construites en coordination avec les entreprises du Technoparc pour une application du plan d'actions à partir de 2020.

Certaines actions seront du ressort de la Communauté d'agglomération :

- Desserte du Technoparc en transports en commun
- Développement de l'auto-partage
- Développement des pistes "modes doux"
- Aménagement d'aires de co-voyage
- Aménagement de bornes de recharge de véhicules électriques

D'autres actions seront du ressort des entreprises :

- Installation d'équipements pour vélos ou de douches dans les entreprises.

Indicateurs

SUIVI	RÉSULTAT								
No d'entreprises engagées	Part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail des salariés								
MOYENS ET COUTS ESTIMÉS	GAINS ESTIMÉS								
Coût : 7000€ PMGF : Maître d'ouvrage Agence écomobilité Savoie Mont Blanc : maître d'œuvre Pays de Gex Agglo : accompagnement technique et animation	<table> <tr> <td>Gains annuels, gaz à effet de serre</td><td>3,30 kteqCO2/an en 2025</td></tr> <tr> <td>Gains annuels énergétiques</td><td>13,5 GWh/an en 2025</td></tr> <tr> <td>Production énergie renouvelable annuelle</td><td></td></tr> <tr> <td>Gains qualité de l'air</td><td></td></tr> </table>	Gains annuels, gaz à effet de serre	3,30 kteqCO2/an en 2025	Gains annuels énergétiques	13,5 GWh/an en 2025	Production énergie renouvelable annuelle		Gains qualité de l'air	
Gains annuels, gaz à effet de serre	3,30 kteqCO2/an en 2025								
Gains annuels énergétiques	13,5 GWh/an en 2025								
Production énergie renouvelable annuelle									
Gains qualité de l'air									

AXE N°1	Un territoire à énergie positive
CIBLE	La voiture individuelle: développer de nouvelles façons de se déplacer
Action 1 P 12	Mettre en œuvre les axes 3 et 4 du schéma de mobilité (autopartage, covoiturage, PDA...)
PORTEUR DU PROJET	PARTENAIRES
Pôle métropolitain du Genevois français	EPCI du Pôle, ADEME, Région, Etat, Grand Genève, Agences et acteurs de la mobilité

Descriptif et objectifs opérationnels

Le Genevois français est marqué par une saturation du système de transports résultant à la fois d'une forte augmentation des déplacements liés à la dynamique de développement du territoire (1.4M de déplacements quotidiens), d'un usage prédominant des transports individuels motorisés (70% des déplacements) et d'une offre de transports collectif défective par rapport à des territoires comparables. Or, la croissance démographique (+10 000 habitants par an) va continuer de générer d'importants volumes de déplacements supplémentaires (+ 30% à l'horizon 2030). Face à ces défis, l'amélioration de la mobilité appelle une réponse globale : un développement de transports collectifs ambitieux (Léman Express, tramways, Bus à haut niveau de services) et une forte incitation aux usages alternatifs à l'automobile individuelle. Ces nouveaux services passent par le développement de plusieurs actions fortes visant à contenir et améliorer les déplacements du quotidien :

- Développement du covoiturage (passer de 4 à 6% de covoiturage entre 2015 et 2020 soit 30 000 voitures évitées /), articulé autour de la promotion de covoiturage-leman.org, (plateforme transfrontalière agréant plusieurs opérateurs de covoiturage tels que Blablacar, Movici, e-covoiturage.ch), le déploiement de lignes de covoiturage

spontanée HéliLéman, l'expérimentation d'une voie réservée à la douane de Vallard

- Déploiement de l'autopartage avec l'opérateur CITIZ sur plusieurs localités du Genevois français (Gex, St Julien, Archamps, Bonneville, Annemasse, Ambilly, Thonon)
- Mise en place de 50 plans de mobilités employeurs sur le Genevois français soit plus de 10 000 salariés concernés directement d'ici 2021
- Encouragement à la démobilité avec la promotion du télétravail et d'un réseau maillé de coworking (plateforme Gowow) avec un objectif de réduction du trafic de 6% par ce seul biais d'ici 2025 sur le Grand Genève.

Cette logique de Mobility As A Service (MAAS) renforce cette approche de bouquet de services de mobilité, dans lequel l'utilisateur peut piocher en fonction de ses besoins évolutifs. Le développement d'un bouquet de services de mobilité constitue ainsi l'une des priorités du Pôle métropolitain du Genevois français

Indicateurs

SUMI	RÉSULTAT
Km de voies de covoiturage mises en œuvre/an	Nombre de POE/PDIE signés/an
	Part modale du covoiturage
MOYENS ET COÛTS ESTIMÉS	GAINS ESTIMÉS
Axe 3 : 530k€ sur 2019-2021 Axe 4 : 540k€ sur 2019-2021	Gains annuels, gaz à effet de serre 24 ktepCO₂/an en 2025 pour la totalité du PMGF CCAS = 8% CCTA = 25% CCFG = 10% CAPG = 22% CCPR = 10% CCPB = 10% CCG = 15%
	Gains annuels énergétiques 96 GWh/an en 2025 pour la totalité du PMGF CCAS = 8% CCTA = 25% CCFG = 10% CAPG = 22% CCPR = 10% CCPB = 10% CCG = 15%

Annexe n° 15. Détail des actions de l'orientation d'aménagement de programmation (OAP) « Mobilité » du PLUiH

- Les objectifs pour les transports en commun :

- Développement prioritaire de lignes structurantes sur la période 2018-2030 :
- Bus à haut niveau de service (BHNS) Gex-Ferney-Voltaire ;
- BHNS Thoiry - Saint-Genis-Pouilly - Prévessin-Moëns - Ferney-Voltaire - aéroport ;
- BHNS Saint-Genis-Pouilly-Suisse avec prolongement ultérieur du tramway jusqu'à Saint-Genis-Pouilly
- Prolongement du tramway jusqu'à Ferney-Voltaire
 - Développement d'un réseau de desserte secondaire :
 - Ligne Gex - Saint-Genis-Pouilly
 - Ligne Maconnex – Divonne-les-Bains – Coppet
 - Ligne Gex - Divonne-les-Bains – Nyon

Le rabattement sur les gares du Léman Express est également inscrit au titre des actions de desserte adaptée aux territoires moins urbains, sans précision de mise en œuvre et d'échéancier.

- Les objectifs relatifs aux modes actifs (marche et vélo) :

Pays de Gex Agglo, en tant qu'autorité compétence en matière de voirie d'intérêt communautaire envisage la réalisation d'un réseau cyclable structurant :

- Gex - Ferney-Voltaire
 - Divonne-les-Bains – Maconnex
 - Saint-Genis-Pouilly – Collonges
 - Divonne-les-Bains – Gex - Saint-Genis-Pouilly
 - Saint-Genis-Pouilly – Ferney-Voltaire
- Les objectifs au titre du développement de l'intermodalité :** développement de pôles d'échanges multimodaux afin de permettre une utilisation complémentaire des différents modes de transports (report modal)

Réalisation de deux pôles d'échanges multimodaux (PEM) aux entrées majeures du territoire depuis la Suisse :

- PEM de Saint-Genis-Pouilly, secteur Porte de France
- PEM de Ferney-Voltaire (niveau douane, en lien notamment avec l'aéroport international de Genève.

- **Les objectifs relatifs au réseau routier :**

- création d'une infrastructure routière¹⁰² de liaison entre la RD35 et la RD1005 afin de fluidifier le trafic et de faciliter la structuration des centres bourgs de Ségny, Chevry et Prévessin-Moëns et dévier une partie des flux transfrontaliers sur le pôle d'échange multimodal de Saint-Genis-Pouilly.
- Réalisation d'un boulevard urbain¹⁰³ entre Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire
- Connexion à l'échangeur autoroutier de Versoix¹⁰⁴
- Contournement routier de Gex¹⁰⁵

- **Les objectifs au titre du stationnement :**

Cette mesure est peu précisée que ce soit dans l'OAP ou dans la fiche action (ST1) du POA.

Pays de Gex agglo entend inscrire la politique de stationnement dans le cadre d'une politique multimodale tout en incitant à un recours mesuré au véhicule privé pour les déplacements pendulaires.

Une étude était prévue en 2020 dans le but de diminuer le stationnement sauvage et augmenter le report modal et l'utilisation des modes actifs (marche et vélo).

- **Les objectifs en termes de gouvernance**

La mise en œuvre d'une politique mobilité à l'échelle communautaire sur un territoire par ailleurs en forte interaction avec les autres partenaires de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève nécessite une gouvernance renforcée.

Ainsi, il est prévu :

- (fiche action GO2 du POA) la création et l'animation d'un observatoire multimodal de la mobilité à partir de 2019 sous le pilotage et la coordination de l'EPCI, dans le but de pouvoir suivre et quantifier les évolutions des pratiques afin d'adapter l'offre de mobilité du Pays de Gex.
- L'élaboration de plans de mobilité pour la période 2018-2025

¹⁰² 2x1 voie et voie cyclable le long de l'axe routier.

¹⁰³ 2x1 voie, site propre pour les bus, voie cyclable sécurisée de long de l'axe routier.

¹⁰⁴ 2x1 voie, voie cyclable le long de l'axe routier.

¹⁰⁵ 2x1 voie, voie cyclable le long de l'axe routier.

Annexe n° 16. Les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUiH relatives à la mobilité

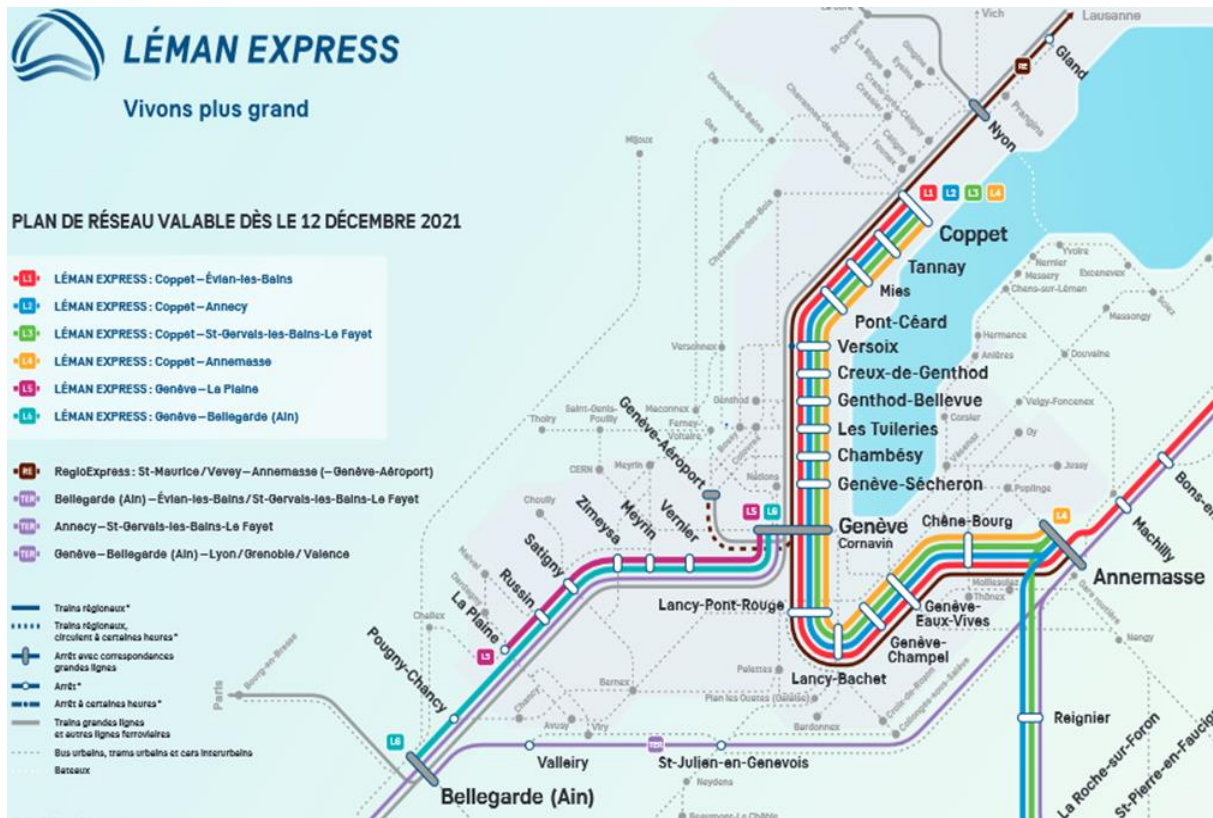
- **Connecter le Pays de Gex au cœur d'agglomération de Genève en transport collectif performant**
 - Mettre en service le BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire ;
 - Prolonger le tramway de Meyrin jusqu'à Saint-Genis-Pouilly à minima ou à défaut, mettre en place un BHNS ;
 - Permettre le raccordement de Ferney-Voltaire à Genève par un transport en commun lourd (type tramway) ;
 - Prévoir le développement d'un BHNS entre le pôle urbain de Thoiry-Sergy-Saint-Genis-Pouilly et le pôle urbain de Prévessin-Ornex-Ferney-Voltaire jusqu'à l'aéroport.
- **Connecter les pôles entre eux en transports collectifs**
 - Mettre en œuvre les lignes de bus reliant le pôle urbain de Thoiry-Sergy-Saint-Genis-Pouilly au pôle urbain de Prévessin-Ornex-Ferney-Voltaire ; Gex et Maconnex à Coppet en passant par Divonne-les-Bains ; Gex au pôle urbain de Thoiry-Sergy-Saint-Genis-Pouilly en desservant Crozet-Chevry-Flies ;
 - Desservir le sud du territoire par un transport collectif ;
 - Permettre la connexion du réseau TC structurant vers les gares du Lemman Express (ex: ligne Challex à La Plaine) ;
 - Structurer une offre répondant aux besoins touristiques (stations de la vallée de la Valserine) en valorisant l'accès depuis la gare TGV de Bellegarde ;
 - Préserver le tracé de la ligne ferroviaire à des fins de mobilité :
 - Court terme : mobilité douce ou électrique autonome ;
 - Moyen terme : mobilité douce, électrique autonome ou ferroviaire ;
 - Valoriser les gares du Pays de Gex : gares de Cointrin (aéroport), Pougny et Collonges.
 - Développer un transport en commun entre la vallée de la Valserine et Gex-BHNS
 - Desservir les hameaux du Pays de Gex
 - Développer le Transport A la Demande en direction des équipements, notamment de santé
- **Garantir l'attractivité des transports collectifs**
 - Renforcer l'interconnexion et la complémentarité des dessertes entre les différentes offres TC ;
 - Poursuivre la mise en accessibilité du réseau TC ;
 - Réaliser les P+R en lien avec l'offre TC ;
 - Développer des pôles d'échanges multimodaux : Porte de France et Ferney-Douane.
- **Articuler transport et urbanisme**
 - Organiser les rabattements TC et modes doux ...
 - ... à l'intérieur et autour des pôles urbains ;
 - ... vers les arrêts des TC structurants.
 - Densifier les axes de transports en commun structurants (type BHNS) tout en conservant les caractéristiques des communes traversées ;
 - Positionner les équipements à proximité des transports publics

Annexe n° 17. Programmation pluriannuelle de l'offre P+R du Pays de Gex à juin 2019

2019	Parking	type	Enjeu d'exploitation pour tous / projets connexes	Maître d'ouvrage
2020				
>2020				
* P+R en extension				
Pays de Gex	St-Genis - Pouilly	BHNS	phase 1 en lien avec futur BHNS. P+R provisoire Ligne 68 ; Ligne 66 - P+R au sol	Pays de Gex agglo
		BHNS	phase 2 en lien avec futur BHNS. P+R provisoire Ligne 68 ; Ligne 66. P+R en silo	
	Ferney-centre ville	BHNS	ligne F futur BHNS ligne 64 et 66	Pays de Gex agglo
	Divonne-les-Bains *	bus	Ligne 814 en rabattement sur la gare Leman Express de Coppet Mise en payant du parking existant puis extension à réalisation du projet urbain en cœur de ville	Pays de Gex agglo
	Challex	bus	Ligne T en rabattement sur la gare Leman Express de la Plaine	Pays de Gex agglo
	Pougny gare *	gare	rabattement ligne ferroviaire La Plaine et ligne K	Pays de Gex agglo
	Ornex-Maconnex	BHNS	ligne F - futur BHNS	Pays de Gex agglo
	Segny	BHNS	ligne F - futur BHNS	Pays de Gex agglo
	Gex	BHNS	ligne F futur BHNS ligne 814 en rabattement sur gare Leman Express de Coppet ligne 33	Pays de Gex agglo
	Sauverny	bus	rabattement Lex Coppet?	Pays de Gex agglo
	Versonnex	bus	ligne 814	Pays de Gex agglo
	Versonnex	bus	rabattement ligne Z sur la gare des Tuileries	Pays de Gex agglo

Source : Lettre JD/FB/LA du 19 juin 2019 du Pôle métropolitain du genevois français à Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, chargé du département des infrastructures, République et canton de Genève.

Annexe n° 18. Carte du réseau Léman Express



Source : www.lemanexpress.ch

Annexe n° 19. Glossaire

AOM : autorité organisatrice de la mobilité
BHNS : bus à haut niveau de service
CAPG : communauté d'agglomération du Pays de Gex
CERN : organisation européenne pour la recherche nucléaire
CFG : compensation financière genevoise
DUP : déclaration d'utilité publique
EPCI : établissement public à caractère intercommunal
GLCT TP : groupement local de coopération transfrontalière pour les transports publics
GLCT : groupement local de coopération transfrontalière (Grand Genève)
GTT : groupe de travail thématique (au sein du GLCT)
MD : modes doux
OAP : orientations d'aménagement et de programmation (au sein du PLUiH)
PA : projet d'agglomération (le chiffre qui suit détermine la génération : PA 1 à 4)
PACA : périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PADD : projet d'aménagement et de développement durables
PCAET : plan climat-air-énergie territorial
PDU : plan de déplacements urbains
PGA : Pays de Gex Agglo
PLUiH : plan local d'urbanisme intercommunal et habitat
POA : programme d'orientations et d'actions (PLUiH)
SCoT : schéma de cohérence territoriale
SRADDET : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TC : transports en commun
TIM : transports individuels motorisés
TPG : transports publics genevois
TPN : transports publics nyonnais

**Le Président**

Suivi par : Xavier POLY
mobilities@paysdegexagglo.fr

Monsieur le Président
de la Chambre régionale des comptes
Auvergne-Rhône-Alpes
124-1265 Boulevard Vivier Merle

N/Réf : DP/SF/XP/MB/288231
Objet : Rapport d'observations définitives relatif à la
Mobilité

CS 23624
69503 LYON CEDEX 03



Gex, le **23 JUIN 2023**

Monsieur le président,

Après examen du rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes relatif à la Mobilité, je prends acte des compléments et modifications apportés suite à nos observations sur le rapport provisoire.

Je vous remercie d'avoir pris en compte nos observations et n'ai, en conséquence, pas d'autres commentaires à formuler.

Je vous en souhaite bonne réception et vous prie de croire, Monsieur le président, en l'expression de ma parfaite considération.



Le président

Patrice DUNAND



Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes

124-126 boulevard Vivier Merle

CS 23624

69503 LYON Cedex 03

auvergnerhonealpes@crtc.ccomptes.fr

<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-auvergne-rhone-alpes>

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024
SEANCE ORDINAIRE

DÉLIBÉRATION

N° DEL2024-013

**DÉPLACEMENT DU PROJET DE SANITAIRE ACCESSIBLE AUX PERSONNES À MOBILITÉ
RÉDUITE (PMR) SITUE SUR LE PARKING DU CENTRE - DÉPÔT DE LA DÉCLARATION
PRÉALABLE**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 2122-21 ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 421-9 et suivants ;

Considérant la délibération n°085-2023 du 7 novembre 2023, le conseil municipal a autorisé, Monsieur le Maire ou l'un de ses adjoints délégués à signer et déposer les dossiers de déclarations préalables pour ces projets déployés sur les sites suivants :

- Le parking du Bijou
- Le parking du Centre
- La placette dite du Brévent

Considérant que la finalisation de ce projet sera effectuée en commission urbanisme et environnement.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- **AUTORISE** Monsieur le Maire, ou l'un de ses adjoints délégués, à signer et à déposer le dossier de déclaration préalable pour ce projet repositionné et tout document s'y rapportant.

VOTE	
Pour	26
Contre	0
Abstention	1
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5097-DE-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-014****MODIFICATION DU TAUX DES INDEMNITÉS DE FONCTION DES ÉLUS MUNICIPAUX -
MONTANT INITIAL**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu les articles L.2123-20 à L.2123-24-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT),

Vu la loi n°2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique,

Vu le décret n°2017-85 du 26 janvier 2017 portant modification du décret n°82-1105 du 23 décembre 1982 relatif à la rémunération des personnels civils et militaires de l'Etat, des personnels des collectivités territoriales et des personnels des établissements publics d'hospitalisation,

Vu l'élection du Maire de la Ville de Ferney-Voltaire par le conseil municipal,

Vu la délibération n°015/2021 du 4 mars 2021, fixant à huit le nombre des adjoints au Maire,

Vu la délibération 001/2024 du 6 février 2024 portant suppression d'un siège d'adjoint au Maire,

Vu la délibération 002/2024 du 6 février 2024 portant élection d'un nouvel adjoint au Maire,

Vu les arrêtés de délégation de fonction des adjoints,

Considérant qu'il appartient au conseil municipal de fixer dans les conditions prévues par la loi, les montants des indemnités de fonction qui seront versées aux adjoints et au conseiller municipal délégué, l'indemnité du Maire étant, sauf demande expresse de sa part, fixée de droit,

Considérant que les articles L.2123-23, L.2123-24 et L.2123-24-1 du CGCT fixent des taux maximums de l'enveloppe des indemnités par strate de commune et qu'il y a lieu de ce fait de déterminer le taux des indemnités de fonction allouées aux élus,

Considérant que la base de référence du calcul des indemnités de fonction est égale au montant du traitement afférent à l'indice brut terminal de l'échelle indiciaire de la fonction publique,

Considérant que cette base de calcul suit l'évolution du traitement de base des fonctionnaires,

Considérant que la commune comptait 9 928 habitants en 2020,

Considérant que pour une commune de 3 500 à 9 999 habitants, le taux maximal de l'indemnité du Maire est de 55 % de l'indice brut terminal de l'échelle indiciaire de la fonction publique, et que le taux maximal de l'indemnité d'un adjoint ou d'un conseiller municipal titulaire d'une délégation est de 22 % de l'indice brut terminal de l'échelle indiciaire de la fonction publique,

Considérant que le total des indemnités versées au Maire, à ses adjoints et le cas échéant aux conseillers municipaux délégués doit respecter le montant de l'enveloppe indemnitaire globale autorisée (indemnités susceptibles d'être allouées au Maire et aux adjoints en exercice),

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- **ABROGE** la délibération n°2023-035 du 7 mars 2023 portant fixation des indemnités de fonction du Maire et des adjoints (montant initial),
- **APPROUVE** le montant des indemnités de fonction proposé dans le tableau ci-annexé,
- **APPROUVE** la répartition de cette enveloppe selon les modalités suivantes :
 - Maire : indemnité égale à 55 % de l'indice brut terminal.
 - 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e adjoints : indemnité égale à 22 % de l'indice brut terminal.
- **DIT** que la présente délibération prendra effet au 6 février 2024 et que le retrait d'une délégation par arrêté interrompt le versement des indemnités conformément à la réglementation applicable,
- **PRÉCISE** que ces indemnités seront revalorisées lors de chaque majoration de traitement appliquée aux fonctionnaires,

- **AUTORISE** Monsieur le Maire, ou l'un de ses adjoints délégués, à signer tout document s'y rapportant.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5217-DE-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FEVRIER 2024

Tableau annexe à la délibération relative aux indemnités de fonctions des élus - montant initial

Population : 9 928 habitants
Strate : 3 500 à 9 999 habitants

Fonction	Taux de l'indice brut max. autorisé dans la strate avant majoration	Taux de l'indice brut retenu avant majoration	Indice brut terminal	Total brut mensuel en Euros	Total brut annuel en Euros
Maire	55,00%	55,00%	830	2 247,25 €	26 966,99 €
1 ^{er} adjoint	22,00%	22,00%		898,90 €	10 786,80 €
2 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%		898,90 €	10 786,80 €
3 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%		898,90 €	10 786,80 €
4 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%		898,90 €	10 786,80 €
5 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%		898,90 €	10 786,80 €
6 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%		898,90 €	10 786,80 €
7 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%		898,90 €	10 786,80 €
				8 539,55 €	102 474,56 €

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-015****MODIFICATION DU TAUX DES INDEMNITÉS DE FONCTION DES ÉLUS MUNICIPAUX -
MAJORATION**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu les articles L.2123-20 à L.2123-24-1, R.2123-23 R.2151-2 et R.2151-4 du Code général des collectivités territoriales (CGCT),

Vu la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique,

Vu le décret n° 82-1105 du 23 décembre 1982 relatif aux indices de la fonction publique,

Vu le décret n° 2016-670 du 25 mai 2016 portant majoration de la rémunération des personnels civils et militaires de l'Etat, des personnels des collectivités territoriales et des établissements publics d'hospitalisation,

Vu l'article R.2123-23 du CGCT qui dispose que peuvent voter des majorations d'indemnités de fonction par rapport à celles prévues à l'article susmentionné les conseils municipaux des communes anciens chefs-lieux de canton,

Vu le décret n°2015-297 du 16 mars 2015, article 1, et l'article L.2123-22, modifié par l'article 92 de la loi n°2019-1461 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique,

Considérant que les communes qui avaient la qualité de chef-lieu de canton avant la loi n°2013-403 du 17 mai 2013, conservent la possibilité de majorer les indemnités de fonction des élus,

Considérant que l'article R.2123-23 du CGCT précise que ces majorations peuvent s'élever au maximum à 15%,

Considérant que la commune est un ancien chef-lieu de canton,

Considérant que le Maire et les adjoints peuvent prétendre à cette majoration,

Monsieur le Maire propose à l'assemblée de voter les majorations d'indemnité de fonction suivantes à compter du 6 février 2024 :

- pour l'indemnité de fonction du Maire : majoration de 15%,
- pour l'indemnité de fonction des adjoints: majoration de 15%.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- **ABROGE** la délibération n°2023-036 du 7 mars 2023 portant majoration des indemnités de fonction du Maire, des adjoints et des conseillers municipaux délégués (majoration).
- **APPROUVE** les majorations des indemnités de fonction des élus municipaux selon les modalités définies ci-dessus.
- **PRÉCISE** que le montant de ces indemnités sera actualisé en fonction de l'évolution de l'indice brut terminal de la fonction publique.
- **DIT** que la présente délibération prendra effet au 6 février 2024.
- **AUTORISE** le maire, ou un adjoint délégué, à signer tout document s'y rapportant.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5220-DE-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FEVRIER 2024
Tableau annexe à la délibération relative aux indemnités de fonctions des élus - majoration

Population : 9 928 habitants
Strate : 3 500 à 9 999 habitants

Fonction	Taux de l'indice brut max. autorisé dans la strate avant majoration	Taux de l'indice brut retenu avant majoration	Indice brut terminal	Majoration ancien chef- lieu de canton	Taux après majoration	Total brut mensuel en Euros	Total brut annuel en Euros
Maire	55,00%	55,00%	830	15%	63,25%	2 584,34 €	31 012,04 €
1 ^{er} adjoint	22,00%	22,00%			25,30%	1 033,73 €	12 404,81 €
2 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%			25,30%	1 033,73 €	12 404,81 €
3 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%			25,30%	1 033,73 €	12 404,81 €
4 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%			25,30%	1 033,73 €	12 404,81 €
5 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%			25,30%	1 033,73 €	12 404,81 €
6 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%			25,30%	1 033,73 €	12 404,81 €
7 ^{ème} adjoint	22,00%	22,00%			25,30%	1 033,73 €	12 404,81 €
						9 820,48 €	117 845,74 €

CONSEIL MUNICIPAL DU 6 FÉVRIER 2024**SEANCE ORDINAIRE****DÉLIBÉRATION****N° DEL2024-016****MODIFICATION DU TABLEAU DES EMPLOIS DE LA COMMUNE**

Nombre de conseillers municipaux		
En exercice	Présents	Votants
29	23	27

L'an deux mil vingt quatre, le 06 février à 19h30, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de M. Daniel RAPHOZ, Maire.

Etaient présents :

M. Daniel RAPHOZ, Mme Khadija UNAL, M. Pierre-Marie PHILIPPS, Mme Valérie MOUNY, M. Chun-Jy LY, M. Christian ALLIOD, M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Chantal HARS, M. Balaky-Yem BABALEY, Mme Laurence CAMPAGNE, M. Rémi VINE-SPINELLI, Mme Laurence MERIAUX, M. Jean-Louis GUIDERDONI, Mme Marie JOMIR-FLORES, M. Matthieu CLAVEL, M. Stephane GRATTAROLY, Mme Catherine MITIS, M. Jean-Loup KASTLER, M. Nicolas KRAUSZ, M. Christian LANDREAU, M. Dorian LACOMBE, Mme Corinne DEMARQUAY, M. Jean-Francois PATRIARCA.

Pouvoir(s) :

Mme Nadia CARR-SARDI à M. Etienne T'KINT DE ROODEENBEKE, Mme Mylène MAILLOT à M. Chun-Jy LY, M. Ahmed BEN MBAREK à M. Daniel RAPHOZ, Mme Aurelie LEGER à M. Christian ALLIOD.

Etaient absents :

M. Jean-Druon CHARVE, Mme Myriam MANNI.

Secrétaire de séance : Stéphane GRATTAROLY

Vu le Code général de la fonction publique et notamment ses articles L. 313-1 et L. 332-8 ;

Considérant la nécessité d'effectuer une modification du tableau des effectifs de la Ville ;

Le conseil municipal, après en avoir délibéré ;

- **APPROUVE** l'ensemble des modifications du tableau des emplois de la commune tel que présenté.
- **AUTORISE** Monsieur le Maire, ou l'un de ses adjoints délégués, à signer tout document s'y rapportant.

VOTE	
Pour	24
Contre	0
Abstentions	3
Ne prend pas part au vote	0

Date d'affichage : 19 février 2024
Date de télétransmission : 19 février 2024
Date de retour de l'acte : 19 février 2024
Identifiant de l'acte : 076-217602317-20240206-5225-DE-1-1

Le Maire,
Daniel RAPHOZ



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente publication (Décret n°83-1025 du 28/11/1983).
Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

TABLEAU DES EMPLOIS PERMANENTS :

TEMPS COMPLET			
EMPLOIS	CADRES D'EMPLOIS	AUTORISES	POURVUS
Services Administratifs			
Directeur général des Services	Attachés	1	1
Directeur des services ressources	Attachés	1	0
Directeur des services de proximité	Attachés	1	0
Directeur des affaires culturelles, associatives et sportives	Attachés ou rédacteurs	1	1
Directeur des ressources humaines	Attachés	1	1
Responsable affaires juridique / marchés publics	Attachés	1	1
Directeur scolaire et jeunesse	Attachés	1	0
Responsable communication	Attachés	1	1
Chargé de communication	Attachés	2	2
Responsable résidence autonomie	Attachés ou rédacteurs	1	0
Responsable service informatique et télécommunications	Techniciens ou adjoints techniques	1	1
Directeur de la Médiathèque	Bibliothécaires	1	1
Responsable archives et documentation	Bibliothécaires	1	1
Juriste marchés publics	Attachés ou rédacteurs	1	1
Chargé de gestion immobilière et missions RH	Attachés ou rédacteurs	1	0
Responsable de vie sociale / politique de la ville	Attachés	1	1
Responsable service social / logement	Attachés	1	0
Chargé de l'accueil et du secrétariat EVS	Adjoints administratifs	1	1
Responsable service finances	Attachés ou rédacteurs	1	1
Gestionnaire temps et compétences	Adjoints administratifs ou Rédacteurs	1	0
Gestionnaire paies/carrières	Rédacteurs	1	1
Chargé de projets événementiels	Attachés / Rédacteurs	1	1
Chargé de projets événementiels	Rédacteurs	1	1
Coordinateur service culture/EVA	Rédacteurs	1	0
Responsable secteur adolescent	Animateur	1	1
Assistant DGS	Adjoints administratifs	1	1
Gestionnaire finances (Chargé de contrôle de gestion)	Adjoints administratifs	1	1
Gestionnaire finances	Adjoints administratifs	1	0
Animateur social / logement	Adjoints administratifs ou rédacteurs	1	1
Animateur socio-culturel	Adjoints administratifs/d'animation ou Animateur/rédacteur	1	1
Animateur jeunesse	Adjoints d'animation	1	1
Agent polyvalent d'accompagnement	Adjoints d'animation	1	1
Secrétaire Conservatoire	Adjoints administratifs	1	1
Chargé d'accueil service scolaire	Adjoints administratifs	1	1
Gestionnaire administratif des services de proximité	Adjoints administratifs	1	0
Assistant administratif polyvalent	Adjoints administratifs	2	2
Secrétaire du Maire	Adjoints administratifs	1	1
Chargé d'accueil	Adjoints administratifs	5	5
Assistant culturel	Adjoints administratifs	1	0
Assistant service EVA	Adjoints administratifs	1	1
Secrétaire centres loisirs	Adjoints administratifs	1	1
Gestionnaire paies/carrières	Adjoints administratifs ou rédacteurs	1	1
Chargé de prévention des risques professionnels	Techniciens ou adjoints techniques	1	0
Assistant administratif conservatoire	Adjoints administratifs	1	1
Assistante admin police municipale et économie locale	Adjoints administratifs	1	1
Assistant administratif service population	Adjoints administratifs	1	0
Assistant services techniques et urbanisme	Adjoints administratifs	1	1
Assistant gestion administrative et technique	Adjoints administratifs	1	1
Référent budgétaire et comptable des services techniques	Adjoints administratifs ou rédacteurs	1	1
Chef de service entretien	Adjoints administratifs ou agents de maîtrise	1	1
Assistant service EVA	Adjoints administratifs	1	1
Agent de distribution - communication	Adjoints techniques	1	1
Agent de maintenance informatique	Adjoints techniques	1	1
Bibliothécaire - animateur de l'espace numérique	Adj. patrimoine / Assistant conservation	1	1
Bibliothécaires - référent Adultes - Ados / référent Jeunesse	Adjoint du patrimoine	2	2
Aide bibliothécaire	Adjoint du patrimoine	1	1
Services techniques			
Directeur des services techniques	Attachés ou ingénieurs	1	1
Responsable urbanisme et aménagement Ville	Ingénieurs ou techniciens	1	1
Chef de pôle bâtiments	Ingénieurs ou techniciens	1	1
Chef de pôle espace public et parc automobile	Ingénieurs ou techniciens	1	0
Technicien espace public	Ingénieurs ou techniciens	1	1
Coordinateur manifestations et événementiel	Adjoints techniques ou agents de maîtrise	1	0
Chef de pôle adjoint - bâtiments	Ingénieurs ou techniciens	1	0
Chef de pôle adjoint - espace public et parc automobile	Ingénieurs ou techniciens	1	1
Instructeur droit des sols	Techniciens	1	1
Chargé de mission urbanisme	Ingénieurs ou attachés	1	1
Opérateur image et son - régisseur général	Techniciens ou adjoints techniques	1	0
Référent patrimoine	Techniciens	1	1
Chef de service entretien des espaces verts	Techniciens	1	1
Chef de service adjoint entretien des espaces verts	Agents de maîtrise	1	1
Chef de service bâtiments	Techniciens	1	1
Chef de service adjoint bâtiments	Agents de maîtrise	1	0
Chef de service entretien voirie et propreté urbaine	Adjoints techniques	1	1
Chef de service adjoint entretien voirie et propreté urbaine	Adjoints techniques ou agents de maîtrise	1	1
Responsable du magasin	Adjoints techniques ou agents de maîtrise	1	1
Mécanicien	Adjoints techniques ou agents de maîtrise	1	1
Jardinier	Agents de maîtrise	1	1
Agent polyvalent distribution / bâtiment	Adjoints techniques	1	1
Agent des Espaces verts	Adjoints techniques et agents de maîtrise	1	1
Agent des Espaces verts	Adjoints techniques	3	3
Agent polyvalent bâtiments	Adjoints techniques ou agents de maîtrise	2	2
Agent équipe bâtiments	Adjoints techniques	5	5
Agent d'entretien de la voie publique	Adjoints techniques	8	7
Agent technique polyvalent	Adjoints techniques	2	2
Agent d'entretien bâtiments communaux	Adjoints techniques	10	10
Service des Sports			
Directeur Centre nautique/équipements	Educateurs territoriaux des APS	1	1
Chef de bassin	Educateurs territoriaux des APS	1	1
Maître nageur sauveteur	Educateurs territoriaux des APS	9	7
Entretien -maintenance centre nautique	Adjoints techniques	3	0
Agent chargé de l'accueil et du secrétariat	Adjoints techniques/Administratifs	1	1
Agent d'entretien et/ou d'accueil	Adjoints techniques	4	4
Service Police Municipale			
Chef de service	Chefs de service de police municipale	1	1
Adjoint chef de service	Chefs de service de police municipale	1	1
Agent de police municipale	Agents de police municipale	4	4
Agent de surveillance de la voie publique / Placier	Adjoints techniques ou administratifs	2	2
Service scolaire et animation			
Adjoint au directeur scolaire et jeunesse	Adjoints administratifs ou Rédacteurs	1	1
Directeur centres de loisirs	Adjoints d'animation ou animateurs	3	3
Animateur centre de loisirs	Adjoints d'animation	20	16
Agent spécialisé des écoles maternelles	Agents territoriaux spécialisés des écoles maternelles	6	4
Agent des écoles maternelles faisant fonction d'ATSEM	Adjoints techniques	11	11
Agent des écoles maternelles faisant fonction d'ATSEM	Adjoints d'animation	2	2
Agent d'entretien polyvalent	Adjoints techniques	1	1
Aide-cuisinier	Adjoints techniques	6	6
Conservatoire			
Directeur du Conservatoire	PEA ou AEA ou Rédacteurs	1	1
Enseignant de musique - Flute	Professeurs d'EA	1	1
Enseignant de musique - Violoncelle	Professeurs d'EA	1	1
Enseignant de danse classique	Assistants d'enseignement artistique	1	1
Enseignant de musique	Assistants d'enseignement artistique	5	5
Intervenant musical (Dumiste)	Assistants d'enseignement artistique	1	1
TOTAL EMPLOIS TEMPS COMPLET		203	173

TABLEAU DES EMPLOIS PERMANENTS :

TEMPS NON COMPLET			
EMPLOIS	CADRES D'EMPLOIS	AUTORISES	POURVUS
Services Administratifs			
Chargé d'accueil médiathèque	Adjointes du patrimoine (17h30)	1	1
Chargé d'accueil et de gestion administrative	Adjointes administratifs (28h00)	1	1
Conservatoire			
Enseignant de danse :	Assistants E.A. (sur 20h/sem)		
Danse jazz	19	1	1
Enseignant de musique :	Assistants E.A.		
Formation musicale (FM) / Trompette - FM guitare / violon	16 / 16,13 / 14,5 / 15,88		
Harpe / violon / piano / percussions	13,63 / 12,5 / 10,75 / 6	15	15
piano/ violon alto / trombone	8 / 9,25 / 5,5		
orgue / cuivres-cor / hautbois	2 / 5,25 / 4		
Enseignant d'art dramatique	Assistants E. A (7,5)	1	0
Service scolaire et animation			
Animateur Centres de Loisirs	Adjointes d'animation (31H)	1	1
Animateur Centres de Loisirs	Adjointes d'animation (28H30)	2	2
Animateur Centres de Loisirs	Adjointes d'animation (24H)	1	1
Surveillant de cantine et chargé de TPE	Adjointes d'animation (9,60H annualisées)	2	1
Intervenant temps péri-éducatif :	Adjointes d'animation jusqu'à 5h /sem ou act	3	0
Aide-cuisinier	Adjointes techniques (28h00)	1	1
Agent d'entretien polyvalent	Adjointes techniques (30H)	1	1
Agent de service écoles et cantines	Adjointes techniques (29 H)	1	1
Agent d'entretien polyvalent	Adjointes techniques (27 H)	1	1
Agent d'entretien polyvalent	Adjointes techniques (25 H)	1	1
Agent d'entretien polyvalent	Adjointes techniques (20H)	1	1
Agent d'entretien polyvalent	Adjointes techniques (15h)	1	0
Agent chargé de la sécurité aux abords des écoles	Adjointes d'animation (9H annualisées)	5	0
Surveillant cantine	Adjointes d'animation - 7h sem scolaire (ann	9	8
TOTAL EMPLOIS TEMPS NON COMPLET		49	37