

Suivi par Frédéric BESSAT

PROCES-VERBAL

Réunion du Comité syndical du 13 décembre 2024

Etaient présents les représentants des établissements publics de coopération intercommunale et des communes suivantes :

– **Pays de Gex Agglomération**

M. Denis LINGLIN – M. Vincent SCATTOLIN – M. Max GIRIAT, M. Patrice DUNAND donne pouvoir à M. Vincent SCATTOLIN

– **Thonon Agglomération**

M. Christophe ARMINJON donne pouvoir à M. Jean-Claude TERRIER - Mme Marie-Pierre BERTHIER, Mme Chrystelle BEURRIER – Mme Claire CHUINARD – M. François DEVILLE – M. Claude MANILLIER - M. Christophe SONGEON donne pouvoir à Mme Claire CHUINARD – M. Jean-Claude TERRIER

– **Annemasse Agglomération**

M. Patrick ANTOINE – M. Christian AEBISCHER suppléant de M. Bernard BOCCARD – M. Gabriel DOUBLET – M. Christian DUPESSEY – M. Denis MAIRE - Mme Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI - Mme Nadine JACQUIER donne pouvoir à Mme Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI

– **Communauté de communes du Genevois**

M. Pierre-Jean CRASTES – M. Julien BOUCHET – M. Michel MERMIN - M. Laurent DUPAIN suppléant de Mme Carole VINCENT

– **Communauté de Communes du Pays Rochois**

M. Eddi ETIENNE

– **Communauté de communes du Pays Bellegardien et Faucigny Glières**

M. Catherine BRUN - M. Benjamin VIBERT

– **Communauté de communes Arve et Salève**

- M. Sébastien JAVOGUES

Excusés :

M. Patrice DUNAND – Mme Annick GROSROYAT - M. Cyril DEMOLIS - M. Daniel RAPHOZ – Christine DUPENLOUP – Aurélie GODARD-CHARILLON - M. Hubert BERTRAND – Isabelle HENNIQUAU - Mme – M. Régis PETIT M. Stéphane VALLI - M. Philippe MONET – M. Jean-Luc SOULAT- M. Yves CHEMINAL - Mme Carole VINCENT – M. Florent BENOIT – M. Yves MASSAROTTI - M. Claude THABUIS – M. Pierrick DUCIMETIERE - Mme Nadine PERINET

ORDRE DU JOUR

I. ADMINISTRATION GENERALE.....	4
POINT N°1 – DESIGNATION D’UN SECRETAIRE DE SEANCE.....	4
POINT N°2 – APPROBATION DU COMPTE-RENDU DU COMITE SYNDICAL DU 11 JUILLET 2024. 4	
POINT N°3 – INFORMATION SUR LES DECISIONS DU PRESIDENT ET DU BUREAU	4
POINT N°4 - SUIVI DU RAPPORT D’OBSERVATIONS ET DE RECOMMANDATIONS DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES AUVERGNE-RHONE-ALPES AURA, UN AN APRES SON AUDIT DE PERFORMANCE SUR LES MESURES DE RABATTEMENT DU LEMAN EXPRESS	4
II. FINANCES ET RESSOURCES HUMAINES	9
POINT N°1 – DEBAT D’ORIENTATION BUDGETAIRE (DOB) DU BP 2025 POUR LE BUDGET PRINCIPAL ET LE BUDGET ANNEXE SCOT	9
POINT N°2 – DECISION MODIFICATIVE N°1 DU BUDGET PRINCIPAL :	17
POINT N°3 – ADOPTION DE LA DELIBERATION RELATIVE A L’ACTUALISATION DU REGIME INDEMNITAIRE TENANT COMPTE DES FONCTIONS, DES SUJETIONS, DE L’EXPERTISE ET DE L’ENGAGEMENT PROFESSIONNEL (RIFSEEP) DU POLE METROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANÇAIS	18
POINT N°4 – ACTUALISATION DU TABLEAU DES EMPLOIS	25
III. MOBILITE.....	28
POINT N°1 – SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) franco-suisse.....	28
POINT N°2 – Délibération relative à la mise en consultation du plan sectoriel des transports – partie rail de la Confédération suisse et sur le projet ferroviaire du canton de Genève	28
1 Mise en consultation de la « Perspective Rail 2050 » :	29
2 Mise en consultation des fiches objets relatives aux aménagements ferroviaire pour la métropole lémanique :	31
IV. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI, FORMATION.....	36
POINT N°1 – ADOPTION DU PACTE ECO DU GENEVOIS FRANÇAIS.....	Erreur ! Signet non défini.
IV. CULTURE.....	36
POINT N°1 – RETOUR SUR LES RENCONTRES CULTURELLES DU GRAND GENEVE DU 29/11 36	
POINT N°2 - INFORMATION SUR LE LANCEMENT DU CONCOURS EXPO PHOTO GRAND GENEVE.....	37
V. DIVERS	38

POINT D'INFORMATION SUR LES PROCHAINES DATES D'INSTANCES DU POLE METROPOLITAIN EN 2025 38

VI. COMITE SYNDICAL - COLLEGE SCOT :..... Erreur ! Signet non défini.

POINT N°1 –ADOPTION DU PROJET DE DELIBERATION DE PRESCRIPTION DU SCOT DU GENEVOIS FRANÇAIS Erreur ! Signet non défini.

I. ADMINISTRATION GENERALE

POINT N°1 – DESIGNATION D'UN SECRETAIRE DE SEANCE

Monsieur le Président désigne M. Vincent SCATTOLIN comme secrétaire de séance.

POINT N°2 – APPROBATION DU COMPTE-RENDU DU COMITE SYNDICAL DU 11 JUILLET 2024.

Le compte-rendu de la réunion du 11 juillet 2024 est adopté à l'unanimité

POINT N°3 – INFORMATION SUR LES DECISIONS DU PRESIDENT ET DU BUREAU

Monsieur le Président informe des délibérations prises par le Bureau conformément aux pouvoirs qui lui sont délégués :

BUREAU DU 22 NOVEMBRE :

- **BU2024-10** MARCHE SCOT SELECTION DES CANDIDATS ADMIS A SOUMISSIONNER
- **BU2024-11** DELIBERATION CONVENTION DE VERSEMENT DES INDEMINITES DE COVOITURAGE POUR LE SERVICE HELEMAN
- **BU2024-Scot_02** (*Collège SCoT*) AVIS DU PÔLE - MODIFICATION N°5 DU PLAN LOCAL D'URBANISME D'AMBILLY - COMPÉTENCE SCOT

BUREAU DU 04 DECEMBRE :

- **BU2024-12** AVIS DU POLE SUR LE PLAN SECTORIEL FERROVIAIRE DE LA CONFEDERATION SUISSE
- **BU2024-13** DEMANDE DE SUBVENTION AUPRES DE LA DRAC POUR LE FOND CULTUREL TRANSFRONTALIER
- **BU2024-Scot_03** (*Collège SCoT*) AVIS SUR LE PROJET DE SCOT ARRETE DU HAUT-BUGEY
- **BU2024-Scot_04** (*Collège SCoT*) CANDIDATURE A L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET DE LA FEDERATION NATIONALE DES SCOT « LIFE BIODIV France »

POINT N°4 - SUIVI DU RAPPORT D'OBSERVATIONS ET DE RECOMMANDATIONS DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES AUVERGNE-RHONE-ALPES AURA, UN AN APRES SON AUDIT DE PERFORMANCE SUR LES MESURES DE RABATTEMENT DU LEMAN EXPRESS

Christian DUPESSEY expose cette délibération en indiquant qu'elle constitue le rapport de suivi des recommandations de la Chambre Régionale des Comptes (CRC) Auvergne – Rhône-Alpes suite au contrôle réalisé en 2022 et 2023 sur les mesures de rabattement du Léman Express. Il souligne que les orientations préconisées ont été prises en compte et affirment que le Pôle métropolitain s'inscrit dans une bonne dynamique.

Entre 2022 et 2023, la Chambre Régionale des Comptes (CRC) Auvergne – Rhône-Alpes a procédé au contrôle des huit établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du Genevois français, du Pôle métropolitain du Genevois français et de la Région Auvergne – Rhône-Alpes.

Ces contrôles ont été réalisés dans le cadre d'une enquête commune sur les mesures d'accompagnement du Léman Express avec la Cour des comptes de la République et du Canton de Genève (pour le contrôle du Canton de Genève) et la Cour des comptes du Canton de Vaud (pour la Région de Nyon et le Canton de Vaud) sur le thème de la mobilité transfrontalière.

L'enquête a consisté en un audit de performances sur la mise en œuvre et de l'utilisation des mesures de mobilité destinées à favoriser le report modal vers le Léman Express Elle a porté sur les exercices 2017 à 2022, incluant la mise en service du Léman Express, en décembre 2019. La mise en service de ce nouveau réseau ferroviaire avait été accompagnée de mesures visant à faciliter l'accès des voyageurs aux gares du réseau et à favoriser l'utilisation de moyens alternatifs à la voiture individuelle, en rabattement vers le Léman Express.

Chacun des contrôles réalisés par la CRC Auvergne – Rhône-Alpes a donné lieu à un rapport distinct, publié entre septembre et novembre 2023.

Les trois Instituts Supérieurs de Contrôle (CRC Auvergne-Rhône-Alpes, Cours des Comptes genevoise et vaudoise) ont établi une synthèse commune au plan transfrontalier, publiée le 16 octobre 2023.

Dans ce rapport, les trois Instituts Supérieurs de Contrôle ont identifié **trois axes d'amélioration** :

1. Améliorer le degré de maturité des mesures prévues dans les projets d'agglomération pour garantir le cofinancement de la Confédération suisse ;
2. Développer les parkings P+R et harmoniser la tarification pour renforcer le report modal en amont de l'agglomération ;
3. Désigner sur le territoire du Genevois français une seule AOM pour faciliter la coordination avec les autres acteurs de l'agglomération.

Sur ce dernier point « *Face à la pluralité d'acteurs en charge des mobilités au sein de l'agglomération du Grand Genève, la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes considère que la désignation d'une seule Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est nécessaire et que le Pôle métropolitain du Genevois français a vocation à exercer cette compétence. Cela permettra de clarifier le cadre institutionnel et d'améliorer la multimodalité sur le territoire du Genevois français.* »

Dans son rapport d'observations définitives, daté du 20 novembre 2023 et portant spécifiquement sur le Pôle métropolitain du Genevois français, la Chambre Régionale des Comptes (CRC) Auvergne – Rhône-Alpes a formulé deux recommandations auprès du Pôle métropolitain :

- **Recommandation n°1 : Mettre en conformité avec la loi l'exercice de la compétence AOM**
- **Recommandation n°2 : Poursuivre les démarches en vue de parvenir à terme à une AOM unique sur le territoire du Genevois français conformément au projet de mandat.** »

Ces recommandations étaient également formulées à l'attention des EPCI membres du Pôle métropolitain dans leurs différents rapports d'observation définitive. Elles venaient compléter les recommandations spécifiques à chaque EPCI, portant notamment sur la réalisation de certains projets.

Conformément aux dispositions de l'article L.243-5 du code des juridictions financières, le rapport définitif de la CRC portant sur le Pôle métropolitain daté du 20 novembre et transmis le 27 novembre 2023, a fait l'objet d'une communication au sein de l'Assemblée délibérante du Pôle métropolitain, lors du Comité syndical du vendredi 09 février 2024.

L'article L 243-2 du code des juridictions financières dispose que « *dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'assemblée délibérante, l'ordonnateur de la collectivité territoriale ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre présente, dans un rapport devant cette même assemblée, les actions qu'il a entreprises à la suite des observations de la chambre régionale des comptes. Ce rapport est communiqué à la chambre régionale des comptes.* »

Vu l'article L 243-2 du code des juridictions financières,

Vu le Rapport d'observations définitives de la Chambre Régionales des Comptes Auvergne Rhône-Alpes, daté du 20 novembre 2023 et présenté aux délégués du Comité syndical du Pôle métropolitain, le 09 février 2024,

La mobilité constitue une priorité des élus du Pôle métropolitain du Genevois français. L'enjeu est de taille pour notre territoire frontalier qui compte parmi les territoires les plus dynamiques de France métropolitaine.

Malgré les efforts accomplis au cours des dix dernières années, les réponses à porter aux besoins des habitants, aux impératifs de la transition écologique et de la décarbonation de la mobilité supposent d'agir sur tous les leviers : développer l'offre de transports publics et des modes actifs ; développer les services à la mobilité, notamment le covoiturage et l'autopartage ; simplifier le parcours usager par une meilleure lisibilité de l'offre multimodale et une plus grande coordination tarifaire ; mais aussi favoriser la démobilité par une politique d'aménagement du territoire plus intégrée et par le développement d'une offre de services complémentaires (tiers-lieux, etc.).

Par ailleurs, toutes les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) font face à un mur d'investissements et de dépenses de fonctionnement pour le développement de l'offre de mobilité durable. Tout pousse ainsi à davantage de mutualisation et à une organisation de la mobilité à l'échelle de notre bassin de vie.

C'est le sens de la démarche que les élus des intercommunalités du Genevois français ont initié, dès 2017 avec la création du Pôle métropolitain, puis l'adoption la même année du Schéma métropolitain des mobilités qui a défini une approche progressive vers l'AOM du Genevois français. En l'état du droit en vigueur à cette période, plusieurs étapes avaient ainsi été retenues, dont la première a constitué à doter le Pôle métropolitain, dès la fin 2018, de compétences opérationnelles en matière de services à la mobilité.

Le contexte réglementaire a évolué depuis la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. La loi 3DS du 21 février 2022 relative à la différenciation, à la décentralisation et à la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale a permis de clarifier certaines situations. Elle permet expressément aux pôles métropolitains d'être dotés de la compétence AOM sur leur ressort territorial.

Dans ces différents rapports, la CRC Auvergne-Rhône-Alpes l'indique, les intercommunalités dotées de la compétence AOM et le Pôle métropolitain du Genevois français doivent intégrer ces évolutions et se mettre en conformité avec la loi. Nous connaissons actuellement une période transitoire.

Bilan un an après la publication des rapports d'observation :

1. Améliorer le degré de maturité des mesures prévues dans les projets d'agglomération pour garantir le cofinancement de la Confédération suisse ;

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre des différentes générations de Projets d'agglomération du Grand Genève, la communication à l'attention des Maîtres d'ouvrages a été renforcée, ainsi que les instances de coordination et de revue de projets. La méthodologie de sélection des mesures s'est par ailleurs renforcée, le niveau de maturité technique et financière des projets candidats au PA5 a été reprécisé en fonction du coût de la mesure et de l'horizon de réalisation. Il s'agit ainsi de réduire le risque de retards en s'assurant que les projets ont atteint le niveau d'étude et de programmation financière à même d'assurer le démarrage des travaux dans le laps de temps adéquat.

A l'initiative des élus du GLCT Grand Genève et avec l'appui de l'équipe technique Grand Genève, mis à disposition par certains membres (dont un chargé de mission référent au sein de l'Equipe du Pôle métropolitain du Genevois français), plusieurs actions ont été entreprises :

- Organisation de réunions de suivi et d'information auprès des maîtres d'ouvrage des mesures :
 - Réunions de l'ensemble des maîtres d'ouvrages franco-valdo-genevois (novembre 2023, janvier 2025) afin de les sensibiliser à la méthodologie de sélection des mesures et au niveau de maturité nécessaire à leur inscription au PA5.
 - A l'échelle du Pôle métropolitain, 3 comités techniques dédiés à la mobilité et rassemblant les techniciens des EPCI membres ont été tenues entre novembre 2023 et octobre 2024 afin de faire état de la sélection des mesures et repréciser les livrables nécessaires à attester de la maturité technique et financière pour l'inscription au PA5 des projets candidats.
 - Cette méthodologie et les critères de sélections ont également été partagés avec les élus des EPCI membres, au cours des Conférence mobilités, instances rassemblant les présidents et les vice-présidents dévolus aux mobilités des EPCI membres, et au cours des instances politiques formels du Pôle métropolitain (comités syndicaux et bureaux).

- Mise en place et tenue de réunions de Comités politiques (COPOL) à l'échelle transfrontalière par PACA (Périmètre d'Aménagement Coordonnée d'Agglomération) afin faire état aux élus franco-valdo-genevois de l'élaboration du PA5, des enjeux de priorisation et ainsi valider les orientations proposées techniquement.
- Production de quatre notes à l'attention des maitres d'ouvrages du Grand Genève en mai 2023, février 2024, juillet et novembre 2024 :
 - Mai 2023 : note précisant la méthodologie de sélection des mesures et le macro-planning pour l'élaboration du PA5.
 - Février 2023 : note rappelant le macro-planning et fournissant les modèles de fiches mesures normées pour la sélection des mesures
 - Juillet 2024 : note faisant état du recensement des mesures, rappelant le planning et présentant les enjeux de priorisations à l'égard des mesures dont le rapport coût-utilité est le plus probant et dont les risques identifiés en matière de réalisation sont les plus faibles.
 - Novembre 2024 : note faisant état de l'état de sélection des projets et rappelant les éléments à fournir ainsi que les calendriers associés.
- Réunion toutes les 6 semaines du groupe de travail techniques franco-valdo-genevois sur les mesures du Projet d'agglomération (GT mesures PA5), dans lequel participe le chargé de mission référent au sein de l'Equipe du Pôle métropolitain
 - Elaboration de la méthodologie de sélection des mesures et des critères en risques auxquels tenir compte.
 - Elaboration des notes aux maitres d'ouvrages
 - Partage du recensement des mesures par grands territoires (franco-valdo-genevois)
 - Détermination des orientations de priorisation des mesures

Ainsi, depuis 2022, la préparation du PA5 a permis de préciser et de mettre en exergue auprès des Maîtres d'ouvrage, français et suisses, les besoins de suivi et de réalisation des projets inscrits aux différents générations de Projet d'agglomération ; de renforcer la communication des éléments susceptibles d'expliquer des retards ; de préciser et vérifier les niveaux de maturité requis pour l'inscription de projets dans la programmation du futur Projet d'agglomération ; d'augmenter le niveau de sélection des projets à présenter en demande de cofinancement auprès de la Confédération et des différents partenaires financiers.

Les étapes clé d'élaboration du Projet d'agglomération ont fait l'objet de présentation devant les instances politiques et techniques du Grand Genève et du Pôle métropolitain. Elles ont pu être présentées, sur demande, dans les instances des maîtres d'ouvrage. Enfin, chaque Maître d'ouvrage sera amené à délibérer sur les projets/mesures qu'il souhaite voir inscrire au Projet d'agglomération de 5^{ème} génération. L'état de mise en œuvre des mesures du Projet d'agglomération (rapport à présenter à la Confédération) sera, par ailleurs, actualisé d'ici mars 2025.

En outre, depuis un an, plusieurs mesures en gare ou de rabattement vers les gares du Léman Express ont été améliorées avec, notamment le renforcement de l'offre de bus, la réalisation de pistes cyclables (lancement prochain de l'AVP sur le rabattement des voie cyclable à Reignier, rabattement vers la gare de St Pierre-en-Faucigny ...).

2. Développer les parkings P+R et harmoniser la tarification pour renforcer le report modal en amont de l'agglomération ;

Depuis 1 an, les réalisations se poursuivent dans le Genevois français. Des aménagements ont été réalisés sur certains parkings-relais notamment avec la mise en place d'une billetterie et d'un système d'accès : P+R Perrignier, P+R Machilly.

Par ailleurs, des démarches ont été relancées à l'échelle du Genevois français, notamment sur l'axe Chablais (Thonon-Annemasse), afin d'assurer une meilleure coordination tarifaire et une cohérence dans l'exploitation des P+R; sur le territoire de la CC Genevois ou d'Annemasse aggro (réalisations en cours) de Pays de Gex Agglo (adoption du schéma directeur des P+R et définition de l'intérêt communautaire).

Plus globalement, à l'échelle du Grand Genève un travail de monitoring du nombre de P+R en service est effectué chaque année depuis la mise en service du Léman Express et permet de recenser les nouveaux projets (nouveaux P+R et extensions de la capacité des P+R existants) et rend compte de l'évolution du nombre de places de stationnements. Ce monitoring se fait dans le cadre du Groupe de Travail Transfrontalier Mobilité (GTT Mobilité) dont les élus membres travaillent sur un programme de travail présenté et validé par l'Assemblée du GLCT du Grand Genève toutes les 4 ans. Il s'agit ainsi pour le Grand Genève et le Pôle métropolitain du Genevois français de s'assurer de la cohérence d'ensemble des nouvelles interfaces P+R et de leur intégration dans le système de transports de l'agglomération transfrontalière.

3. Evolution de l'organisation de la mobilité dans le Genevois français

Suivant la recommandation n°1 « Mettre en conformité avec la loi l'exercice de la compétence AOM »

Les EPCI membres et le Pôle métropolitain du Genevois français ont pris les mesures nécessaires pour se mettre en conformité avec la loi concernant l'exercice de la compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Entre le 26 avril 2024 et le 15 juillet 2024, un processus de modification statutaire a été engagé. Il s'est traduit par l'adoption par l'ensemble des instances délibératives des EPCI membres du Pôle métropolitain des propositions de modifications de ses statuts. Par arrêté daté du 29 juillet 2024, Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie a approuvé cette modification statutaire. Elle donne la possibilité aux EPCI membres de confier au Pôle métropolitain des compétences optionnelles, dites « à la carte ».

Il s'agit :

- d'une part de la compétence d'élaboration, de suivi et de mise en œuvre d'un SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) au sens des articles L.143-1 et suivants du Code de l'urbanisme ;
- d'autre part la compétence d'Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM), pour l'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du Code des Transports.

Depuis le 04 octobre 2024 et par délibérations concordantes des différentes assemblées délibérantes, le Pôle métropolitain du Genevois français exerce la compétence SCOT pour le compte de quatre intercommunalités : Pays de Gex Agglo, Terre Valsershône l'Interco, la Communauté de communes du Genevois et Annemasse Agglo

Par délibérations concordantes des différentes assemblées délibérantes, le Pôle métropolitain du Genevois français exercera la compétence AOM pour le compte d'Annemasse Agglo et de la CC du Genevois à compter du 1^{er} juillet 2025.

Il convient de noter que Le Pôle métropolitain reste également doté d'une compétence socle, commune à l'ensemble des membres, en matière de coordination de la mobilité pour les démarches d'échelle métropolitaine et notamment transfrontalière. Des conventions d'entente portant sur la poursuite des mobilités nouvelles (services à la mobilité en matière de covoiturage, autopartage, plans de déplacements d'entreprises) pourront par ailleurs être conclues entre le Pôle métropolitain et les AOM n'ayant pas transféré la compétence mobilité.

A travers la recommandation n°2 « Poursuivre les démarches en vue de parvenir à terme à une AOM unique sur le territoire du Genevois français conformément au projet de mandat »

La Chambre Régionale des Comptes (CRC) Auvergne-Rhône-Alpes encourage à poursuivre les démarches engagées en vue de parvenir, à terme, à une AOM du Genevois français.

Il s'agit de poursuivre les efforts entrepris depuis 2017 avec la création du Pôle métropolitain, l'adoption du Schéma métropolitain des mobilités et sa stratégie de structuration par étapes progressives, l'adoption en début de mandat de la feuille de route politique 2020-2026 par les élus du Pôle métropolitain et des intercommunalités membres, l'adoption de la modification des statuts du Pôle métropolitain, en 2024.

Le transfert de la compétence mobilité d'Annemasse Agglo et de la Communauté de Communes du Genevois au Pôle métropolitain du Genevois français est prévu au 1er juillet 2025. Ce transfert vise à renforcer l'offre et l'efficacité des services de mobilité sur un territoire de 145 000 habitants. Il

s'agit d'une étape importante sur un territoire déjà significatif en matière de développement de l'offre de transports publics, des modes actifs et des services à la mobilité.

Le cadre juridique retenu permet à d'autres EPCI membres dotés de la compétence AOM de confier cette compétence au Pôle métropolitain. Il conviendra alors que les instances délibérantes en décident. Le cadre juridique autorise donc des évolutions futures.

La fonction socle de coordination du Pôle métropolitain permet en outre de poursuivre les travaux communs permettant de partager des constats, définir des stratégies conjointes, construire des programmes d'actions convergentes, établir une approche et une culture commune. Par ailleurs, il sera possible de poursuivre le déploiement d'un programme d'actions commun pour les services à la mobilité (volet opérationnel), par convention d'entente entre la carte AOM du Pôle métropolitain et les autres AOM du territoire.

Ces dispositions montrent l'engagement du Pôle métropolitain et des intercommunalités membres à améliorer la mobilité multimodale sur le territoire du Genevois français.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- **PREND ACTE** du suivi du rapport d'observations et des recommandations de la Chambre Régionale des Comptes Auvergne-Rhône-Alpes relatif à l'audit de performance sur la mise en œuvre des mesures d'accompagnement du Léman Express, daté du 20 novembre 2023.
- **AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant à transmettre le présent rapport de suivi à Monsieur le Président de la Chambre Régionale des Comptes Auvergne-Rhône-Alpes.

II. FINANCES ET RESSOURCES HUMAINES

POINT N°1 – DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE (DOB) DU BP 2025 POUR LE BUDGET PRINCIPAL ET LE BUDGET ANNEXE SCOT

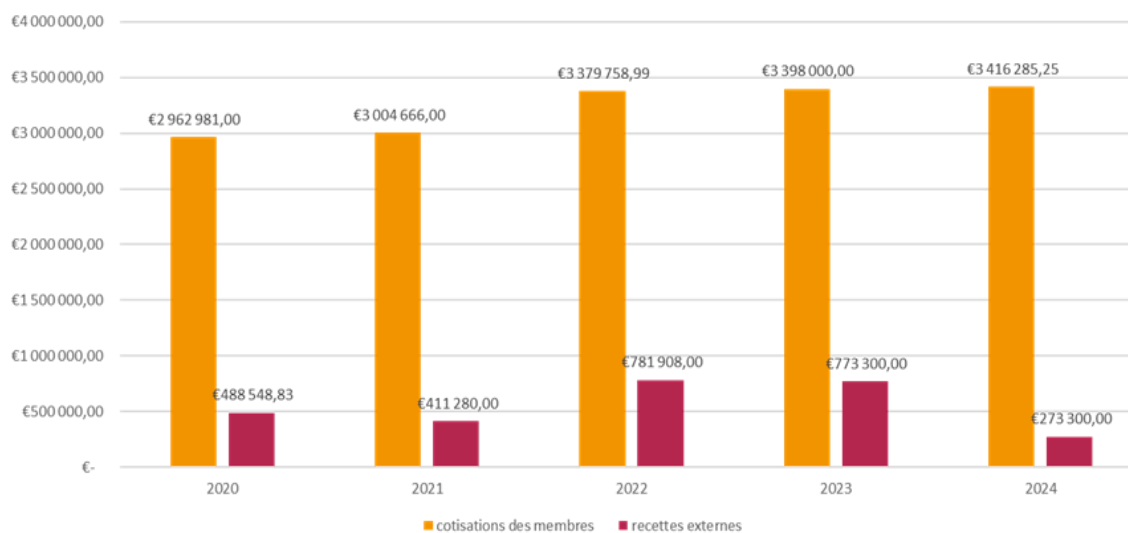
Christian DUPESSEY souligne l'importance de s'inscrire dans la feuille de route 2020-2026, adoptée le 26 mars 2021 et de la trajectoire budgétaire 2021-2026 adoptée la même année, qui oriente les actions du Pôle métropolitain dans le développement des services et des projets prioritaires. Ce cadre stratégique met en avant la coopération transfrontalière tout en rappelant la nécessité de prioriser les dépenses en fonction des effets constatés sur les réalisations de l'année précédente. Le développement des compétences du Pôle métropolitain s'articule autour de domaines clés comme la mobilité, l'aménagement du territoire, l'économie, la transition écologique et l'observation, tout en prenant en compte des transferts de compétences à la carte. Depuis le 4 octobre 2024, une annexe budgétaire a été créée pour le SCOT avec quatre EPCI, et une seconde est prévue pour l'AOM au 1er juillet 2025 avec deux EPCI. Ces ajustements visent à renforcer l'autofinancement du Pôle et à intégrer ces transferts de compétences dans une vision budgétaire prospective pour 2025.

Christian DUPESSEY rappelle le calendrier d'élaboration du budget en précisant que celui-ci sera soumis au vote lors du prochain comité syndical prévu le 7 février. Il expose également le cadre général du tableau relatif au budget principal 2025, en expliquant les orientations permettant d'atteindre un équilibre global entre les sections de fonctionnement et d'investissement.

	Rappel BP 2024		Prévision BP 25 (cotisation à 7.01€)	
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes
Gouvernance	271 700 €	100 000 €	217 500 €	100 000 €
Mobilité	627 000 €	50 000 €	477 000 €	20 000 €
Aménagement	191 000 €		141 000 €	
Transition écologique	300 240 €	50 000 €	275 740 €	73 500 €
Economie-Formation	515 800 €	105 000 €	234 000 €	10 000 €
Com- culture- participation	227 000 €	0€	223 500 €	
Personnel	1 535 813 €	11 960 €	1 651 315 €	22 000 €
Fonctionnement	266 750 €		266 555,45 €	
vir. Section invest	102 875.79 €		8000 €	
Report				
Ann recettes				
Amortissement	69 339,21 €		148 600,00 €	
Cotisations		3 790 558 €		3 166 732,45 €
Remboursement BA Scot				169 600 €
Remboursement BA AOM				81 378 €
Excédent				
Total Section fonctionnement	4 107 518 €	4 107 518 €	3 643 210,45 €	3 643 210,45 €
Excédent inv.				
Régularisation				
Vir. Fonctionnement		102 875,79 €		8 000 €
Amortissement		69 339,21 €		148 600,00 €
Dépenses inv. (mobilier/travaux...)	16 637,29 €		5 000 €	
Mobilité	210 000 €	50 000 €	175 000 €	25 000 €
Logiciel observation				
Inv INTERREG PLANETTE	20 000€	14 000 €	120 000 €	96 000 €
Contrat Chaleur	3 000 000€	3 000 000 €		
Restes à réaliser				
FCTVA		10 422,29 €		22 400,00 €
Recettes excédent				
Total Section Investissement	3 246 637,29 €	3 246 637,29 €	300 000 €	300 000 €
TOTAUX FCT + INV	7 354 155,29 €	7 354 155,29 €	3 943 210,45 €	3 943 210,45 €

Christian DUPESSEY présente également, dans le tableau ci-après, l'évolution des recettes, en mettant en évidence les montants des recettes externes et des cotisations membres.

Evolution des recettes (cotisations et recettes externes)
BP 2020 à 2024



Christian DUPESSEY présente également le tableau relatif au budget annexe SCOT

	Rappel BP 2024 (3 mois)		Prévision BP 25	
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes
Ressources humaines	49 000.00 €		238 000.00€	
Frais administratifs	4200.00 €		25 600.00 €	
Communication -concertation	41 000.00 €		84 500.00 €	
Assistance juridique	10 800.00 €		29 000.00 € €	
Adhésions				
Maintenance informatique	5 461.44 €		6 724.61 €	
Fonctionnement				
vir. Section invest	16 290 €		94 500.00 €	
Report				
Subventions recettes				
Amortissement	1 810 €		10 500.00 €	
Cotisations		128 561.44 €		488 824.61 €
Excédent				
Total Section fonctionnement	128 561.44 €	128 561.44 €	488 824.61 €	488 824.61 €
Excédent inv.				
Vir. Fonctionnement		16 290.00 €		94 500.00 €
Amortissement		1810.00 €		10 500.00 €
Etudes Scot : urbanisme	12 000.00 €		90 000.00 €	
Etudes Scot : environnement	6 100.00 €		10 000.00 €	
SCOT CCG			5 000.00 €	
SCOT AA				
Subventions investissement				
Restes à réaliser				
FCTVA				
Recettes excédent				
Total Section Investissement	18 100.00€	18 100.00 €	105 000.00 €	105 000.00 €
TOTAUX FCT + INV	146 661.44 €	146 661.44 €	593 824.61 €	593 824.61 €

Mobilité

Chrystelle BEURRIER présente le **bilan relatif à la mobilité** :

- Covoitureurs planifiés avec BlaBlaCar et ATMB : 152 000 réalisations réalisées avec 2 500 covoitureurs (+30 % par rapport à l'année précédente, des chiffres encourageants)
- Le programme Hé LEMAN couvre désormais 31 communes (8 de plus en 2024) avec un total de 41 arrêts (+11 par rapport à 2023).
- Léman Stop : nouveau service de covoiturage spontané, mis en place dans 6 communes, avec 19 arrêts.
- Covoit' Pro : 24 employeurs impliqués, touchant 7 500 bénéficiaires issu du dispositif Mobilité Pro : 15 nouveaux accompagnements. Cette initiative a permis de toucher plus de 10 000 salariés.
- Autopartage Citiz : 13 communes équipées (+ Renouvellement Ambilly) avec 500 usagers réguliers. Objectif 2026 : 26 communes avec 60 voitures.
- L'expérimentation du Bus Agile est en cours, accompagné du déploiement du Plan vélo Grand Genève et de la création de la carte associée. Par ailleurs, une étude de faisabilité pour un service de vélo libre-service transfrontalier est menée, avec des actions spécifiques sur les « petites douanes »

En 2024, un financement de 180 000 € a été attribué par l'Etat au titre du fonds vert pour soutenir les mobilités partagées. Parallèlement, la préparation du PA5 est en cours, avec une réflexion stratégique pour la mobilité à l'horizon 2050.

Chrystelle BEURRIER poursuit en présentant les actions phares 2025 qui porteront sur :

Les perspectives et propositions 2025 :

Prévision d'une augmentation de 20 % des voyages et du nombre de covoitureurs actifs par mois dans le cadre du covoiturage planifié BlaBlaCar et ATMB. En parallèle, l'objectif est d'étendre le covoiturage sans réservation à 10 nouvelles communes grâce à des adaptations de lignes ou des extensions existantes. Concernant l'autopartage Citiz, l'objectif est d'ajouter 4 communes supplémentaires au service Citiz, à savoir Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand, Valleiry et Gaillard, avec 8 nouvelles voitures en

autopartage (dont 2 à Thonon), et de viser 100 nouveaux usagers réguliers. Enfin, dans le cadre du Covoit Pro, l'objectif est d'impliquer 10 employeurs de plus.

Un dossier Interreg sera déposé pour obtenir 80 % de financement porté par le Pôle Métropolitain.

Des missions socles du Pôle → coordination, études à visée opérationnelles (Vélo Libre-Service, Petites douanes) → 142 000€

- 1^{er} janvier – 30 juin 2025 : mobilités alternatives (covoiturage, autopartage, plans de mobilité employeurs) → 510 000€ sur le semestre 1 via la cotisation des membres

Hors cotisation des membres du 1^{er} juillet 2025 au 31 décembre 2025 : Poursuite des mobilités alternatives via une convention d'entente conclue entre l'AOM Pôle et les AOM volontaires

Au regard de ce programme, le **budget principal proposé pour 2025 serait le suivant :**

- **Total dépenses : 477 000 € (contre 627 000 € en 2024)**

Gabriel DOUBLET a souligné que les chiffres sont très intéressants, mais il s'interrogeait sur la possibilité d'obtenir des données précises sur le nombre de covoitureurs.

Chrystelle BEURRIER a répondu que cela reste compliqué à mesurer, particulièrement pour le covoiturage spontané. Nous disposons des chiffres sur les covoitureurs inscrits à HÉLÉMAN ! et sur la plateforme d'incitation au covoiturage. Elle indique ainsi que depuis 2020, le nombre de covoitureurs a été multiplié par 9, atteignant un total de 2 500 covoitureurs par jour, et que l'autopartage a doublé, avec un nombre croissant d'entreprises adhérant à ces solutions. Il est essentiel de poursuivre les campagnes de sensibilisation et de renforcer le maillage du territoire afin d'augmenter le dispositif sur le territoire.

Aménagement du territoire

Monsieur Vincent SCATTOLIN présente le **budget relatif à l'aménagement du territoire.**

Bilan 2024 Réalisé :

Pôle métropolitain

- Finalisation de la démarche ZAN et des études exploratoires
- Journées métropolitaines de l'habitat x 2

Grand Genève

- Finalisation et validation de la Vision territoriale transfrontalière

SCoT du Genevois français

- Transfert - Prise de compétence SCoT pour 4 collectivités du Genevois français

L'élaboration du projet d'agglomération n°5 en cours

Il présente ensuite les actions phares envisagées pour l'année 2025 qui seront axées sur :

- Un budget Aménagement **recentré sur l'interSCOT et le Grand Genève** avec un budget annexe dédié au SCoT alimenté par les cotisations des collectivités concernées
- Journée métropolitaine de l'habitat
- InterSCOT : 43 % du budget du Pôle Aménagement (JM + Etudes + SCoT voisins)
- Grand Genève : 35 % du budget du Pôle Aménagement
- Observation territoriale : 18 % du budget du Pôle Aménagement

Au regard de ce programme, le **budget principal proposé pour 2025 serait le suivant :**

- **Total dépenses : 141 000 € (contre 191 000 € en 2024)**

Le **budget annexe proposé pour 2025 serait le suivant** :

- **Total dépenses : 488 824.61 € (contre 128 561.44 € en 2024)**

Transition écologique

Monsieur Sébastien JAVOGUES présente le budget relatif à **la transition écologique**.

Bilan 2024 :

Stratégie-planification :

- Plan d'actions PACTE (inclus Pact'Matière)
- Mise à jour programme Pact'Air : bilan et rédaction de la fiche-action PACTE,
- Trame noire transfrontalière infrastructure écologique (trame bleue) + webinaire
- Diagnostic agricole et foncier sur le Genevois français et les EPCI (hors AA)

Sensibilisation :

- Fresque du climat (26 ateliers, 400 élus et techniciens formés)
- Valorisation de la production ENR locales, actions d'information qualité de l'air, immersions territoriales Grand Genève, édition de la brochure TE : Passons à l'action !

Mise en œuvre d'actions :

- Déploiement Contrat chaleur renouvelable (soutien de 12 études et 3 projets d'investissements sur les 2 comités d'engagement 2024 pour un montant d'aide global de 360 000 €)
- Déploiement centrales villageoises (consolidation Haute-Savoie, déploiement dans l'Ain (SOLEVALS sur TVI))
- Expérimentation « éclairage public » avec Enedis, le Syane et le SIEA

Perspectives et proposition 2025 :

Stratégie-planification :

- Bilan PCAET et préparation portage et contenu PCAET 2^{ème} génération dont adaptation au réchauffement climatique
- Réflexion pour une méthodologie « bilan carbone » pour le Grand Genève
- Validation et mise en œuvre du programme d'actions PACTE

Sensibilisation :

- Réflexion sur brique 2 du volet sensibilisation et animation de la transition écologique (suite « fresque du climat »)
- 5^{ème} édition de La Nuit est belle – 11 au 13 avril 2025 - Réflexion pour module pédagogique autour de la sensibilisation sur la pollution lumineuse en milieu scolaire – Poursuite expérimentation Eclairage public
- Ateliers Climatour, actions d'information qualité de l'air,

Mise en œuvre d'actions :

- Dernière année du Contrat chaleur renouvelable 2023-2026
- Déploiement centrales villageoises (consolidation Haute-Savoie, déploiement dans l'Ain (PGA))
- Structuration filière photovoltaïque (AMI ADEME)

Au regard de ce programme, le **budget principal proposé pour 2025 serait le suivant** :

- **Total dépenses : 275 740 € (contre 300 240 € en 2024)**

Développement économique et formation

Monsieur Vincent SCATTOLIN revient tout d'abord sur **le bilan des actions menées en 2024** en soulignant notamment :

Réalisé :

Pôle métropolitain

- Finalisation de l'étude PACTE ECO, nouvelle stratégie économique du Genevois français sur 5 axes
- Economie Circulaire : déploiement sur 7 territoires du dispositif d'écologie Industrielle et territoriale « Entrez dans la Boucle » - Près de 100 entreprises engagées fin 2024
- Renouvellement de la convention-cadre Grand Forma-Université Savoie Mont Blanc

Grand Genève

- 1^{er} Forum Transfrontalier de l'économie Sociale et Solidaire

En cours :

- Depuis avril : lancement du programme Interreg France-Suisse PLANETTE avec la Cité des Métiers du Grand Genève pour le développement des emplois, formations dans la Transition Ecologique
- Elaboration du programme d'actions PACT'Matière dans le cadre du PACTE pour la TE

Il présente ensuite les actions phares envisagées pour l'année 2025 qui seront axées sur :

Pôle métropolitain

- Grand Forma : lancement de la Chaire universitaire VALCOM
- Cité des Métiers du Genevois français : renouvellement du Marché Public de coordination des Centres associés sur la période 2025-2026
- Lancement de la journée métropolitaine de l'Economie avec les territoires, agences et entreprises

Grand Genève

- Programme PLANETTE : lancement des groupes de travail thématiques de l'emploi-Formation avec 200 opérateurs de l'emploi-orientation-formation issus des 2 côtés de la frontière
- Forum de l'Economie Circulaire France-Suisse à Thonon, nouveau format et événements parallèles sur Genève et District de Nyon

Au regard de ce programme, le **budget principal proposé pour 2025 serait le suivant :**

- **Total dépenses : 234 000 € (contre 515 800 € en 2024)**

Communication – participation – culture

Monsieur Gabriel DOUBLET, délégué en charge de la Communication, participation et de la Culture présente le volet communication – participation et débute avec la présentation des principales actions réalisées en 2025 et présente également le bilan 2024 :

Bilan 2024 :

Communication :

- Promotion des services & dispositifs (covoiturage-leman, HéLéman, Léman Stop, incitations, Contrat chaleur, Grand Forma, Cité des métiers, etc.),
- 4 Actus en bref, 10 communiqués de presse, parutions média/soutien presse locale,
- Vidéos de promotion services covoiturage et lauréats ID Cube,
- 2 Rencontres réseau communicants, présence Forum des collectivités.

Culture :

- 8 projets culturels accompagnés avec le 3^{ème} fonds culturel,
- 1 Atelier culture/transition écologique, Accompagnement collectivités volet culture & transition,

- Evolution de [l'Agenda culturel](#) en ligne FR/CH avec intégration événements Ville GE,
- Préparation Expo photo itinérante 2025 et contribution livre Histoire (parution 2025).

Transfrontalier : soutien à la démarche PACTE & communication, Vision territoriale transfrontalière, soutien diffusion RTS

Il présente ensuite les perspectives et propositions envisagées pour l'année 2025 qui seront axées sur :

Communication :

- Poursuite promotion des services & dispositifs,
- 4 Actus en bref,
- Travail sur la stratégie de visibilité du Pôle métropolitain en marge des 2 prises de compétence (AOM, SCoT),
- Travail de renouvellement du site genevoisfrancais.org.

Culture :

- 4^{ème} fonds culturel transfrontalier & Genevois français, avec revue des critères pour garantir soutien aux événements sur sol français
- Poursuite d'Ateliers culture/transition écologique, selon nouvelles thématiques
- Rencontres culturelles transfrontalières 2025
- Lancement Expo photo itinérante (avril 2025)
- Livre Histoire Tome 3 avec rencontres élèves territoire (x8 EPCI)

Transfrontalier : soutien communication sur le Projet d'agglomération 5

Au regard de ce programme, le **budget principal proposé pour 2025 serait le suivant :**

- **Total dépenses : 223 500 € (contre 227 000 € en 2024)**

Gouvernance et coopération transfrontalière

En ce qui concerne le volet gouvernance – coopération transfrontalière, Monsieur Vincent SCATTOLIN indique que les **principales dépenses réalisées en 2024** portaient sur :

- Participation aux instances transfrontalières (Grand Genève, CRFG...)
- Secrétariat général du GLCT Grand Genève
- AMO juridique et RH
- Adhésions à des réseaux nationaux ou établissements publics (Mission opérationnelle Transfrontalière, CEREMA...)

Perspectives et propositions 2025 :

- Poursuite des missions liées à la coopération transfrontalière et des démarches associées
- Accompagnement des évolutions organisationnels notamment dans le cadre des transferts de compétences (AOM)

Au regard de ce programme, le **budget principal proposé pour 2025 serait le suivant :**

- **Total dépenses : 217 500 € (contre 271 700 € en 2024)**

Les délégués du Comité syndical n'émettent pas de remarques.

Monsieur le Président propose donc au Comité syndical de prendre acte de la tenue du Débat d'Orientation Budgétaire du Budget Primitif 2025, selon les termes ci-dessous :

La préparation du Budget Primitif (BP) pour l'année 2025 est établie conformément à la feuille de route politique 2020-2026 du Pôle métropolitain, adoptée le 26 mars 2021, et à la trajectoire budgétaire 2022-2026, adoptée le 18 décembre 2021.

L'année 2025 permettra de poursuivre la réalisation du programme de travail pluriannuel pour les missions socles du Pôle métropolitain et verra la réalisation des compétences optionnelles :

- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Genevois français pour 4 EPCI (Pays de Gex Agglo, Terre Valserhone l'interco, la Communauté de communes du Genevois et Annemasse Agglo), compétence effective depuis le 04 octobre 2024 ;
- la compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) pour 2 EPCI (Annemasse Agglo et Communauté de communes du Genevois) à compter du 1er juillet 2025.

Ces évolutions de missions ont vu la création d'un Budget annexe SCOT depuis le 04 octobre dernier et verra la création d'un Budget annexe AOM à compter du 1^{er} juillet 2025.

En matière de réalisations, la mobilité constitue la priorité du mandat avec la poursuite du déploiement de services à la mobilité dans le Genevois français (autopartage, covoiturage, services à la mobilité). L'année 2025 marquera une année de transition avec la création de la carte AOM. La mission de coordination de la mobilité est une mission socle pour l'ensemble des membres du Pôle métropolitain et sera assurée par contribution de l'ensemble des membres (planification Grand Genève et coordination P+R ; études de déploiement Bus agiles, promotion des solutions multimodales et services à la mobilité) . A compter du 1^{er} juillet, les services à la mobilité feront l'objet de conventions d'entente entre AOM à travers le Budget annexe.

Le programme d'actions 2025 du Pôle métropolitain verra également la finalisation et le dépôt du Projet d'agglomération n°5, le déploiement de l'Inter-SCOT (boîte à outils ZAN, habitat, foncier), la mise en œuvre de dispositifs d'accompagnement à l'économie circulaire, le déploiement d'un pacte économique fédérateur entre le Pôle métropolitain et ses EPCI membres, les projets liés à la transition écologique/énergétique (Centrales villageoises et contrat chaleur ; La Nuit est Belle 2025 ; préservation de la biodiversité), le renforcement de l'offre de formation (Grand Forma/ESR) et d'évolution professionnelle (Cité des métiers du Grand Genève), ainsi que l'accompagnement de projets culturels partenariaux et transfrontaliers, facteurs de cohésion territoriale.

▪ **Budget Principal :**

Le cinquième projet de budget de ce mandat est à la fois conforme à la prospective financière 2022-2026 et intègre les évolutions de missions du Pôle métropolitain.

En recettes, la contribution de base pour **l'année 2025** s'établit à **7,01 € / habitant pour les huit EPCI** membres du Pôle métropolitain.

Ce montant est calculé à partir du montant de contribution annuelle initialement prévue pour la période 2024-2026, soit 8,50 €/habitant/an de laquelle il convient de déduire :

- 0,20 €/habitant lié à la création du Budget annexe SCOT et au report de charges correspondants du Budget principal vers le budget annexe ;
- 1,29 € / habitant liés aux financements des services à la mobilité (autopartage/covoiturage) qui vont relever à présent de convention d'entente, conclus entre la carte Pôle-AOM et les autres AOM du Genevois français pour la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 2025.

Ainsi, nous préconisons que les EPCI puissent programmer dans leur projet de budget 2025, une contribution de 7,01€/habitant au Budget principal du Pôle métropolitain et une capacité de réalisation de services à la mobilité de 1,29€/an par convention d'entente avec le Budget annexe AOM à compter du 1^{er} juillet, **soit 8,30 €/habitant**.

Le projet de Budget 2025 s'inscrit dans un contexte de crise des finances publiques et de fortes incertitudes sur les recettes externes : Fonds Verts, Contrat Chaleur, INTERREG. Il convient ainsi d'être vigilant et de **réduire le montant prévisionnel des recettes externes** de l'ordre de 65 % par rapport à 2024.

Ainsi, en dépenses le montant du projet de budget 2025 du Budget principal connaît une réduction de l'ordre de 10%. La mobilité reste le premier poste de dépenses en matière d'actions

Une nouvelle diminution du programme d'actions est probable à court (sans doute dès le Budget Supplémentaire) et moyen termes, en raison des incertitudes sur les recettes externes. Ce contexte invite à la prudence sur les actions et dépenses nouvelles et nécessite une priorisation.

- **Budget annexes**

Pour le SCOT

La proposition de BP 2025 est conforme à la programmation pluriannuelle 2024-2029 et aux éléments présentés au Comité de Pilotage SCOT.

Il est proposé pour 2025 une contribution de 1,70 €/habitant pour Pays de Gex Agglo et Terre Valserhône l'interco ; de 1,77€/habitant pour la CC du Genevois ; de 1,86€ / habitant pour Annemasse Agglo.

Pour l'AOM

La construction du projet de BP 2025 est en cours. L'objectif est d'aboutir à une première maquette à la fin du mois de mars 2025, pour installation et adoption en juillet 2025 au niveau du Pôle métropolitain. Pour rappel, il est préconisé de conserver 1,29€ / habitant dans les budgets des EPCI membres, pour la période juillet-décembre 2025, afin de pouvoir poursuivre la mise en œuvre des services à la mobilité.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- **PREND ACTE** de la tenue du Débat d'Orientation Budgétaire 2025, à l'appui du rapport d'orientation budgétaire (ROB) présenté en annexe

POINT N°2 – DECISION MODIFICATIVE N°1 DU BUDGET PRINCIPAL :

Frédéric BESSAT présente la décision modificative comme indiqué ci-dessous, précisant qu'il s'agit d'un ajustement des amortissements.

La décision modificative n°1 de l'exercice 2024 vise à ajuster les inscriptions budgétaires du budget primitif, pour tenir compte de la consommation effective des crédits, ainsi que des nouveaux engagements.

Ces ajustements se traduisent à la fois par des augmentations, des diminutions de crédits, des transferts de crédits entre chapitres ainsi que des virements d'article à article à l'intérieur du même chapitre.

En raison du basculement en nomenclature M57 depuis le 1er janvier 2024, il est nécessaire de procéder à certains ajustements imposés par cette mise place.

En nomenclature M14 l'amortissement débute l'année qui suit la date d'acquisition de l'immobilisation. En nomenclature M57, l'amortissement débute immédiatement après la date d'acquisition de l'immobilisation, ce qui implique de calculer l'amortissement selon la règle du prorata temporis.

Afin d'ajuster les crédits d'ordres nécessaires aux opérations comptables de régularisations des amortissements il est nécessaire procédera aux modifications ci-dessous :

Désignation	Dépenses		Recettes	
	Diminution de crédits	Augmentation de crédits	Diminution de crédits	Augmentation de crédits
FONCTIONNEMENT				
D-023-020 : Virement à la section d'investissement	32 000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL D 023 : Virement à la section d'investissement	32 000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
D-6811-020 : Dot. aux amort. des immobilisations incorporelles et corporelles	0,00 €	32 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL D 042 : Opérations d'ordre de transfert entre sections	0,00 €	32 000,00 €	0,00 €	0,00 €
Total FONCTIONNEMENT	32 000,00 €	32 000,00 €	0,00 €	0,00 €
INVESTISSEMENT				
R-021-020 : Virement de la section de fonctionnement	0,00 €	0,00 €	32 000,00 €	0,00 €
TOTAL R 021 : Virement de la section de fonctionnement	0,00 €	0,00 €	32 000,00 €	0,00 €
TOTAL R 040 : Opérations d'ordre de transfert entre sections	0,00 €	0,00 €	0,00 €	32 000,00 €
Total INVESTISSEMENT	0,00 €	0,00 €	32 000,00 €	32 000,00 €
Total Général		0,00 €		0,00 €

Le Comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- **APPROUVE** la décision modificative n°1 du budget principal 2024.

POINT N°3 – ADOPTION DE LA DELIBERATION RELATIVE A L'ACTUALISATION DU REGIME INDEMNITAIRE TENANT COMPTE DES FONCTIONS, DES SUJETIONS, DE L'EXPERTISE ET DE L'ENGAGEMENT PROFESSIONNEL (RIFSEEP) DU POLE METROPOLITAIN DU GNEVOIS FRANÇAIS

Monsieur le Président Christian DUPESSEY demande au DGS Frédéric BESSAT de présenter la délibération relative au RIFSEEP. Il aborde le contexte et les enjeux de l'actualisation de ce dispositif au sein du Pôle métropolitain.

- *Intégration des fonction techniques (ingénieur notamment) dans la grille de classification de l'IFSE (nécessité réglementaire)*
- *Harmonisation et convergence pour les agents intégrés dans le cadre des transferts de compétences (AOM-SCOT)*
- *Structuration à partir d'une classification ancree sur les missions*
- *Prise en compte des typologies de métiers, de l'évolution des compétences et des parcours professionnels (carrières)*
- *Maîtrise et suivi de la masse salariale*

Frédéric BESSAT explique que la délibération actuellement en vigueur est basée sur un cadre datant de près de 10 ans, qui n'est plus en adéquation avec l'organisation actuelle. L'objectif de l'actualisation est de passer de 4 groupes de fonctions à 8 groupes de fonctions.

VU, le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU, le Code général de la fonction publique et notamment les articles L714-4 à L714-13,

VU, le décret n° 91-875 du 6 septembre 1991 pris pour l'application du 1er alinéa de l'article 88 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984,

VU, le décret modifié n° 2014-513 du 20 mai 2014 portant création d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'Etat,

VU, le décret n° 2014-1526 du 16 décembre 2014 relatif à l'appréciation de la valeur professionnelle des fonctionnaires territoriaux,

VU, le décret n° 2020-182 du 27 février 2020 relatif au régime indemnitaire des agents de la fonction publique territoriale,

VU, les arrêtés portant mise en application du RIFSEEP pour les cadres d'emplois dans la fonction publique de l'Etat,

VU, la circulaire du 5 décembre 2014 relative à la mise en œuvre du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel,

VU, la circulaire du 3 avril 2017 relative à la mise en place du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique territoriale,

VU, la délibération n°CS2017-37 du Pôle métropolitain du Genevois français du 5 mai 2017 concernant la mise en place du régime indemnitaire RIFSEEP,

VU, l'avis favorable du Conseil social territorial en date du 5 décembre 2024

Il est proposé la révision et la modification du Régime Indemnitaire tenant compte des Fonctions, des Sujétions, de l'Expertise et de l'Engagement Professionnel (RIFSEEP) et de l'Indemnité de Fonctions, de sujétions et d'expertise (IFSE) du Complément indemnitaire annuel (CIA) dans les conditions fixées ci-dessous.

I. Dispositions communes à l'IFSE et au CIA

Article 1 : les bénéficiaires

Tous les cadres d'emplois éligibles, y compris la filière technique, sont bénéficiaires du RIFSEEP.

Les bénéficiaires du RIFSEEP sont les agents titulaires et stagiaires de la fonction publique à temps complet, à temps non complet et à temps partiel, sans condition d'ancienneté et en position d'activité.

S'agissant des contractuels en position d'activité, le régime indemnitaire bénéficie, selon les modalités définies aux contrats, aux contractuels de droit public à temps complet, à temps non complet et à temps partiel, sur emploi permanent ou non permanent embauchés en application de l'article L.332-23 1° du Code général de la fonction publique (accroissement temporaire d'activité) ainsi qu'aux contractuels employés par contrats de projets.

Ainsi, ne bénéficient pas du RIFSEEP les agents saisonniers recrutés en application de l'article L 332-23 2° du Code général de la fonction publique et les agents de droit privé.

Article 2 : La détermination des groupes de fonctions

La collectivité s'est appuyée sur l'actualisation du référentiel des métiers et des fonctions comme point de départ pour structurer les groupes de fonctions, colonne vertébrale du RIFSEEP.

Chaque fonction et chaque cadre d'emploi sont répartis entre différents groupes de fonctions au vu des critères professionnels suivants :

- Responsabilité, encadrement, coordination, pilotage ou conception,
- Technicité, expertise, qualification nécessaire à l'exercice des fonctions,
- Sujétions particulières ou degré d'exposition du poste au regard de son environnement professionnel.

Les fonctions sont classées en 8 groupes de fonctions :

- **G8** : Fonctions de direction générale et de responsabilité de structure
- **G7** : Fonctions de direction
- **G6** : Fonctions de responsabilité de service
- **G5** : Fonctions de pilotage, d'animation de mission et de pilotage de projet, sans encadrement
- **G4** : Fonctions d'encadrement de proximité et/ou des fonctions de référent
- **G3** : Fonctions de gestion et d'instruction, contrôle de procédures nécessitant une expertise spécifique
- **G2** : Fonctions opérationnelles dont les missions exigent des habilitations ou formation diplômantes, et/ou technicité particulière avec compétences métiers spécifiques, et/ou soumises à sujétions particulières
- **G1** : Fonctions de technicité opérationnelle.

Le détail de la composition des groupes figure en annexe de la présente délibération.

Article 3 : Règles de cumul

Le RIFSEEP est exclusif, par principe, de tout autre régime indemnitaire de même nature.

Le RIFSEEP est en revanche cumulable avec les primes et indemnités énumérées à l'article 1^{er} de l'arrêté du 27 août 2015 pris en application de l'article 5 du décret n° 2014-513 du 20 mai 2014 portant création d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'Etat :

1. L'indemnisation des dépenses engagées au titre des fonctions exercées ;
2. Les sujétions ponctuelles directement liées à la durée du travail (ex. heures supplémentaires, astreintes) ;
3. Les indemnités compensant le travail de nuit, le dimanche ou les jours fériés ainsi que les astreintes et le dépassement régulier du cycle de travail tel que défini par le décret du 25 août 2000 ;

II. Dispositions propres à l'IFSE

Article 4 : Le principe

L'IFSE vise à valoriser l'exercice des fonctions et constitue l'indemnité principale du RIFSEEP.

Le montant de l'IFSE est fixé selon le niveau de responsabilité et d'expertise requis dans l'exercice des fonctions, au regard du rattachement du poste de l'agent à un groupe de fonctions.

L'IFSE est versé mensuellement à l'agent, conformément à son appartenance à un groupe de fonction déterminé par la nature de ses fonctions.

A chaque groupe de fonctions correspond un montant plancher et un montant plafond (socle commun minimal et maximal de rémunération indemnitaire pour toutes les fonctions du mêmes groupe).

Lors de l'entrée en vigueur des dispositions de la présente délibération :

- les agents qui percevaient un montant de régime indemnitaire inférieur au montant plancher de l'IFSE de leur groupe de fonctions sont rattrapés à ce même montant et bénéficient d'une augmentation de leur rémunération dans le cadre de la mise en œuvre du RIFSEEP ;
- les agents qui percevaient un montant de régime indemnitaire compris entre le montant plancher et le montant plafond de leur groupe de fonctions, voient leur régime indemnitaire maintenu dans le cadre de la révision du RIFSEEP ;
- les agents qui percevaient un montant de régime indemnitaire supérieur au montant plafond défini par la délibération, voient leur régime indemnitaire maintenu dans le cadre de la mise en œuvre du RIFSEEP via l'application de la clause de sauvegarde pour la part de régime indemnitaire dépassant le montant plafond.

L'attribution individuelle de l'IFSE décidée par l'autorité territoriale fera l'objet d'un arrêté individuel.

En tout état de cause, les indemnités versées ne peuvent conduire à dépasser les plafonds fixés par les arrêtés d'application du décret n°2014-513 pour les différents corps de référence de la fonction publique d'Etat.

Les éléments détaillés de valorisation financière de l'IFSE figurent en annexe de la présente délibération.

Article 5 : Périodicité et modalités de versement

L'IFSE est versée mensuellement.

Son montant est proratisé en fonction du temps de travail, c'est-à-dire proportionnellement à la quotité de travail effectuée, à l'exception des quotités de temps partiels de 80% (6/7ème) et 90% (32/35ème).

Modalités de versement en cas d'absence :

- En cas de congé annuel, congé pour invalidité temporaire imputable au service (accident du travail ou maladie professionnelle), congé maternité, congé de paternité et d'accueil de l'enfant, congé d'adoption et décharge de service pour mandat syndical, l'IFSE est intégralement maintenue.
- En cas de congé de maladie ordinaire (CMO), l'IFSE suit le sort du traitement.
- En cas de congé parental, congé de longue maladie (CLM), congé de longue durée (CLD), congé de grave maladie (CGM) ou congé longue maladie fractionné (CLMF)
- suspension de fonction, grève, l'IFSE est suspendue.
- En cas de temps partiel thérapeutique, le montant d'IFSE est fixé au prorata de la quotité de travail effectif de l'agent, sauf s'il fait suite à un congé pour invalidité temporaire imputable au service, à un congé de longue maladie, de longue durée (maintien à 100%) ou fractionné. Pour les temps partiels thérapeutiques en cours, cette disposition s'appliquera au prochain renouvellement des autorisations.

Article 6 : le réexamen du montant de l'IFSE

Le montant de l'IFSE attribué individuellement à l'agent fait l'objet d'un réexamen par l'autorité territoriale dans les trois situations suivantes :

- en cas de changement de fonctions
- en cas de changement de grade ;
- au minimum tous les quatre ans, en l'absence de changement de fonctions et de changement de grade de l'agent, au titre de l'expérience professionnelle.

1) En ce qui concerne les changements de fonction, le montant de l'I.F.S.E. pourra faire l'objet d'un réexamen selon les modalités suivantes :

- En cas de mobilité dans le même groupe de fonctions, le montant de régime indemnitaire de l'agent est maintenu.
- En cas de mobilité choisie vers un groupe de fonctions d'un niveau supérieur : si le montant de régime indemnitaire de l'agent est inférieur au montant plancher de son nouveau groupe de fonctions : le régime indemnitaire est réévalué pour correspondre au montant plancher du nouveau groupe de fonctions ; si le montant de régime indemnitaire est compris dans la fourchette plancher-plafond du nouveau groupe de fonctions : le montant de régime indemnitaire peut faire l'objet d'un réexamen à la hausse ; si le montant de régime indemnitaire de l'agent est supérieur au montant plancher de son nouveau groupe de fonctions : le régime indemnitaire maintenu via l'application de la clause de sauvegarde.
- En cas de mobilité choisie vers un groupe de fonctions d'un niveau inférieur : le niveau de régime indemnitaire de l'agent sera réinterrogé pour correspondre au nouveau groupe de fonctions de rattachement, à savoir : réalignement sur le plafond si le montant de régime indemnitaire dépasse le plafond du nouveau groupe de fonctions ; maintien du montant de régime indemnitaire si son montant est compris entre le plancher et le plafond du nouveau groupe de fonctions.
- En cas de mobilité contrainte dans un groupe de fonctions d'un niveau inférieur :
 - En cas de reclassement suite à une inaptitude médicale, posée par le médecin de prévention ou le comité médical, la commission de réforme - le montant de régime indemnitaire de l'agent est maintenu sans limite de durée.
 - En cas de mobilité liée à une réorganisation du fait de la collectivité ; le montant de régime indemnitaire de l'agent est maintenu sans limite de durée.
 - Après analyse de l'évolution des responsabilités en cas de mobilité pour rétrogradation : le niveau de régime indemnitaire de l'agent sera réinterrogé pour correspondre au nouveau groupe de fonctions de rattachement.

2) Au minimum tous les quatre ans, en l'absence de changement de fonctions et au vu de l'expérience acquise par l'agent : une étude de la situation de l'agent sera effectuée donnant lieu ou non à une revalorisation ;

3) En cas de changement de grade à la suite d'une promotion : seule une évolution de carrière entraînant un changement de fonctions pourra conduire au réexamen de la situation indemnitaire de l'agent

I. S'agissant des points 2) et 3), si des gains indemnitaires sont possibles, le principe du réexamen du montant de l'IFSE n'implique pas de revalorisation automatique. En tout état de cause, les indemnités versées ne peuvent conduire à dépasser les plafonds fixés par les arrêtés d'application du décret n°2014-513 pour les différents corps de référence de la fonction publique d'Etat.

III. Dispositions propres à l'institution du C.I.A.

Article 7 : Le principe

Le complément indemnitaire annuel (CIA) tient compte de l'engagement professionnel et de la manière de servir de l'agent, dont l'appréciation se fonde sur l'entretien professionnel annuel conduit par le supérieur hiérarchique direct.

L'attribution du CIA est ainsi conditionnée à la réalisation d'un compte-rendu de l'entretien professionnel annuel.

Article 8 : Les modalités d'attribution individuelle du CIA

La collectivité fixe comme objectif du CIA de valoriser les agents ayant porté des projets exceptionnels ou connu une suractivité sur l'année écoulée.

Le montant individuel du CIA, est déterminé au regard :

- Des critères définis par la collectivité dans le support d'évaluation et des résultats des évaluations annuelles qui en découlent, sur proposition du N+1 ;
- D'une enveloppe budgétaire globale qui est définie chaque année au moment du vote du budget au regard des marges de manœuvre de la collectivité.

Les critères retenus sont les suivants :

1. Dépassement des objectifs individuels ou collectifs confiés dans le cadre de l'entretien professionnel ;
2. Dépassement des missions de la fiche de poste du fait d'une situation d'intérim ascendant ou horizontal générant une sur activité ;
3. Contribution et implication exceptionnelle à la réalisation d'un projet à rayonnement métropolitain figurant dans la feuille de route du Pôle métropolitain, d'un projet contribuant à l'innovation en matière de politique publique au bénéfice des usagers du territoire ;
4. Contribution et implication exceptionnelle à la modernisation de l'administration du Pôle métropolitain.

Le CIA fait l'objet d'un versement annuel en une fraction, non reconductible automatiquement d'une année sur l'autre. Ainsi, son montant peut varier à la hausse ou à la baisse d'une année sur l'autre ou être nul.

Le versement de CIA interviendra :

- en mars N+1 à la suite de la campagne d'entretien professionnel de l'année N qui se déroule entre décembre et janvier ;
- sur la base d'un compte rendu d'entretien professionnel ;
- à la suite d'un arbitrage en Comité de Direction et d'une décision finale de l'exécutif.
- Le montant annuel maximum et de référence de CIA pour tous les groupes de fonction est fixé à 600 € brut annuel.

DISPOSITION GENERALES – ENTREE EN VIGUEUR DE LA PRESENTE DELIBERATION

Les dispositions de la présente délibération prendront effet au 1^{er} janvier 2025.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- **MODIFIE** le Régime Indemnitare tenant compte des Fonctions, des Sujétions, de l'Expertise et de l'Engagement Professionnel (RIFSEEP) dans les conditions indiquées ci-dessus ;
- **RAPPELLE** que l'exécutif notifiera individuellement les montants de régime indemnitaire ;
- **DIT que les crédits correspondants** sont calculés dans les limites fixées par les textes de référence et inscrits chaque année au budget ;
- **AUTORISE** le Président à prendre tous les actes nécessaires à la mise en application du dispositif présenté ci-dessus.

Christian DUPESSEY souligne que l'arrivée du SCoT et de l'AOM impose une mise à jour de l'ensemble de ces éléments. Le PMGF a ainsi fait de son mieux pour rester aussi proche que possible du mode de fonctionnement des EPCI.

ANNEXE – Tableau des montants de l'IFSE par groupes de fonctions

(Montants exprimés en euros bruts annuels)

Groupe de fonctions		Montant plancher de l'IFSE	Montant plafond de l'IFSE (<u>sous réserve des montants prévus par les arrêtés de transposition</u>)	Cadres d'emplois concernés
G8	Fonctions de direction générale et de responsabilité de structure	15 000 €	30 000 €	<ul style="list-style-type: none">• Administrateur territorial• Attaché territorial• Ingénieur territorial
G7	Fonctions de direction	14 000 €	28 000 €	<ul style="list-style-type: none">• Attaché territorial
G6	Fonctions de responsabilité de service	12 000 €	24 000 €	<ul style="list-style-type: none">• Ingénieur territorial
G5	Fonctions de pilotage et d'animation de missions, de projets – sans encadrement	10 500 €	21 000 €	<ul style="list-style-type: none">• Rédacteur territorial *
G4	Fonctions d'encadrement de proximité et/ou de référent (manager opérationnel d'infrastructure, de service – gestion d'équipe)	9 000 €	18 000 €	<ul style="list-style-type: none">• Attaché territorial• Ingénieur territorial• Rédacteur territorial

				<ul style="list-style-type: none"> Technicien territorial
G3	Fonctions de gestion & d'instruction, contrôle de procédures nécessitant une expertise spécifique	7 500 €	15 000 €	<ul style="list-style-type: none"> Technicien territorial Rédacteur territorial Adjoint administratif * Adjoint technique *
G2	Fonctions opérationnelles dont les missions exigent des habilitations ou formations diplômantes, et/ou technicité particulière avec compétences métiers spécifiques, et/ou soumises à sujétions particulières	6 000 €	12 000 €	<ul style="list-style-type: none"> Adjoint administratif Adjoint technique
G1	Fonctions de technicité opérationnelle	4 500 €	9 000 €	<ul style="list-style-type: none"> Adjoint administratif Adjoint technique

(*) Les indemnités versées ne peuvent conduire à dépasser les plafonds globaux du RIFSEEP (IFSE + CIA) fixés par les arrêtés d'application du décret n°2014-513 pour les différents corps de référence de la fonction publique d'Etat.

POINT N°4 – ACTUALISATION DU TABLEAU DES EMPLOIS

Monsieur le Président Christian DUPESSEY demande au DGS Frédéric BESSAT de présenter le projet de délibération. Il indique qu'il s'agit d'un ajustement du tableau des emplois lié à des recrutements en cours.

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes et de leurs établissements publics ;

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant statuts de la Fonction Publique Territoriale, notamment l'article 34 en vertu duquel les emplois de chaque collectivité sont créés par l'organe délibérant ;

- Vu les articles 5711-4 et 5212-33 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la délibération n° CS 2024-44 en date du 4 octobre 2024 portant actualisation du tableau des emplois ;

Au vu des missions portées par le Pôle métropolitain et des inscriptions budgétaires prévues au budget primitif 2024, il est proposé de modifier le tableau des emplois afin de :

- **Transformer un poste d'adjoint administratif principal de 2^{ème} classe en un poste d'adjoint administratif.**

Filière administrative :

Catégorie A

- 1 emploi fonctionnel à temps complet de Directeur Général des Services du Pôle métropolitain (selon la strate démographique des communes de 10 000 à 20 000 habitants)
- 4 emplois permanents à temps complet au grade d'attaché principal territorial dont un à détacher sur l'emploi fonctionnel de Directeur Général des Services
- 11 emplois permanents à temps complet au grade d'attaché territorial

Catégorie B

- 2 emplois permanents à temps complet au grade de rédacteur principal de 1^{ère} classe

Catégorie C :

- 2 emplois permanents à temps complet au grade d'adjoint administratif
- 1 emploi permanent à temps complet au grade d'adjoint administratif principal de 2^{ème} classe

Filière technique :

Catégorie A

- 1 emploi permanent à temps complet au grade d'ingénieur principal territorial

L'ensemble de ces postes est récapitulé dans le tableau des emplois ci-dessous.

Les dépenses résultant de ces créations ou modifications sont inscrites aux crédits du chapitre globalisé 012 du Budget primitif 2024.

Pôle métropolitain du Genevois français				
BUDGET PRINCIPAL			BP 2024	
EMPLOI PERMANENT				
Grades	Catégorie	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus	dont non titulaire(s)
EMPLOIS FONCTIONNELS				
Dir Ets Publics 10 à 20 000 hts	A	1	1	
Total emplois fonctionnels		1	1	
Filière administrative				
Attaché principal	A	4	4	
Attaché	A	11	10	7
Rédacteur principal de 1 ^{ère} classe	B	2	2	
Rédacteur principal de 2 ^{ème} classe	B			
Rédacteur	B	0	0	
Adjoint administratif	C	2	1	
Adjoint administratif principal de 2 ^{ème} classe	C	1	1	
Total Filière administrative		20	18	7
Filière technique				
Grades	Catégorie	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus	dont non titulaire(s)
Ingénieur principal	A	1	1	
Ingénieur	A			
Technicien supérieur territorial chef	B			
Technicien supérieur territorial principal	B			
Technicien supérieur territorial	B			
Contrôleur de travaux en chef	B			
Contrôleur principal de travaux	B			
Contrôleur territorial de travaux	B			
Agent de maîtrise principal	C			
Agent de maîtrise	C			
Adjoint Technique principal 1 ^{ère} classe	C			
Adjoint Technique principal 2 ^{ème} classe	C			
Adjoint Technique 1 ^{ère} classe	C			
Adjoint Technique 2 ^{ème} classe	C			
Total Filière technique		1	1	
Total		22	20	7

Le Comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- **APPROUVE** le tableau des emplois tel que présenté ci-dessus.

III. MOBILITE

Christian DUPESSEY reprend la dernière information en soulignant que, associée à l'autorité du canton de Genève, un plan réglementaire a été proposé. Il précise également que la région a confié la coordination des différentes AOM du Genevois français pour la préfiguration du SERM au Pôle Métropolitain.

POINT N°1 – SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) franco-suisse

Le Président présente les orientations du Bureau du 4 décembre sur les Services Express Métropolitain (SERM) du Franco-suisse

POINT N°2 – Délibération relative à la mise en consultation du plan sectoriel des transports – partie rail de la Confédération suisse et sur le projet ferroviaire du canton de Genève

Le Président, M. Christian DUPESSEY, donne la parole à Yvan MOGLIA, qui présente le rapport relatif aux plans sectoriels du volet ferroviaire de la Confédération suisse ainsi qu'au projet ferroviaire du canton de Genève. Cette présentation s'inscrit dans le cadre de la suite donnée à la délibération exposée lors de la réunion du Bureau en date du 4 décembre. Ce document constitue un élément clé pour la coordination de l'aménagement des réseaux de transport fluvial, routier, ferroviaire et aérien avec des documents de développement territorial. Une modification concernant la partie ferroviaire a été effectuée.

Yvan MOGLIA reprend le contexte et relate la délibération comme suit en indiquant l'avis du pôle métropolitain sur la Perspective Rail 2050 :

Contexte

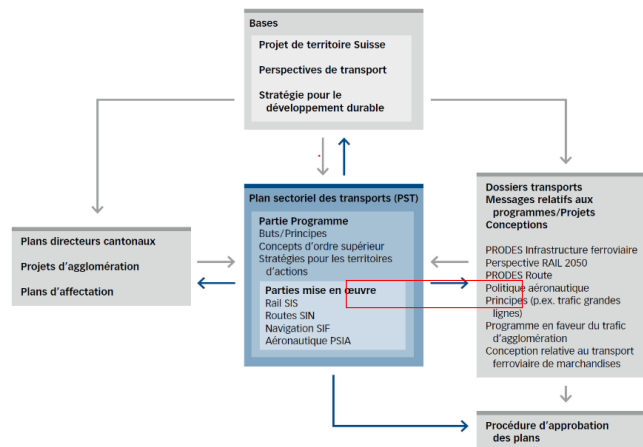
Les cantons et les communes suisses ont été sollicités par la Confédération Suisse à la suite de la mise à jour du Plan sectoriel des transports de la Confédération Suisse – partie rail pour l'année 2025. Les communes et cantons suisses ont jusqu'au 16 décembre 2024 pour faire parvenir auprès de la Confédération suisse leur avis motivés. Le Pôle métropolitain en tant qu'acteur directement concerné par la stratégie des transports suisse (programme ferroviaire, projet d'agglomération, aéroport) souhaite donner son avis quant aux modifications, simplifications et ajouts opérés par la Confédération suisse pour la planification ferroviaire fédérale.

Le Pôle métropolitain avait déjà donné son avis sur le plan sectoriel des transports-partie rail lors de la précédente consultation en 2020, avis qui portait sur la vision 2050, la stratégie de développement et les principes d'actions, et les modalités de mise en œuvre de cette stratégie pour la « Métropole lémanique ». Le présent avis portera sur les mises à jour et ajouts opérés par la Confédération Suisse, à savoir :

- Le nouveau chapitre sur la perspective RAIL 2050 ;
- La mise à jour des fiches d'objet (mise à jour des projets déjà inclus dans le SIS et de leur état de coordination en fonction de l'état actuel de la planification ainsi qu'intégration de nouveaux projets) pour la « Métropole Lémanique ».

Rappel des objectifs du plan sectoriel des transports – partie rail (SIS)

Le plan sectoriel des transports est l'instrument de coordination de l'aménagement des différents modes de transport au niveau fédéral (route, rail, air, eau) avec le développement territorial. Il constitue un instrument central pour la mise en œuvre de stratégies de la Confédération, en particulier celles des transports et de l'aménagement du territoire. Il se compose d'une partie Programme, qui comprend les objectifs, les principes et les priorités valables pour tous les modes de transport, et de parties infrastructurelles spécifiques aux modes de transport et à la mise en œuvre de leur plan d'action. Le SIS (partie rail du plan sectoriel des transports) assure la coordination entre les objectifs du développement territorial et ceux du développement du réseau ferré suisse.



Le plan sectoriel des transports est coordonné avec les autres plans sectoriels et avec les dossiers concernant les transports de la Confédération. **Il prend en compte la planification directrice cantonale et les projets d'agglomération**, ces derniers devant aussi être conforme aux principes fixés dans la partie Programme du Plan sectoriel en tant que planification « supra ».

Il s'agit donc d'un document-pivot qui structure les grands dossiers transports ayant des répercussions sur nos territoires français, tels que les projets d'agglomération, les perspectives RAIL 2050 ou encore le programme PRODES qui participe au financement des infrastructures ferroviaires y compris sur sol français. Dans cette perspective, les étapes de développement post Léman Express et de planification des transports sur le Grand Genève s'inscrivent clairement dans ce plan sectoriel des transports.

1 Mise en consultation de la « Perspective Rail 2050 » :

Le plan sectoriel relatif aux transports ferroviaires intègre un nouveau chapitre intitulé « Perspective Rail 2050 ». Souhaité expressément par le Parlement fédéral, la Confédération Suisse a été chargée de produire un plan directeur pour le développement des chemins de fers (Perspective Rail 2050) qui remplace le précédent plan directeur datant de 2012 « Stratégie à long terme Rail ».

La perspective RAIL 2050 définit la vision, les objectifs, l'orientation stratégique et la concrétisation opérationnelle pour le développement à long terme des chemins de fer. Elle décrit la contribution que le système ferroviaire peut apporter à la mise en œuvre des stratégies importantes de la Confédération, notamment pour la stratégie climatique à 2050. Cette dernière revêt la plus haute importance pour la Confédération car, s'il n'apparaît pas réaliste de limiter la mobilité des personnes pour atteindre les objectifs de décarbonation des mobilités en 2050, la priorité doit donc être donnée au développement des mobilités durables et efficaces, auxquelles contribuent positivement le transport ferroviaire régional, national et international.

Perspective Rail 2050 s'articule autour de 6 objectifs, à savoir :

- Le développement ferroviaire est coordonné avec les objectifs du développement territorial.
- L'offre ferroviaire fait partie de la mobilité globale, elle est flexible et reliée de manière optimale avec les autres modes et offres de transport.
- La part du rail dans la répartition modale du transport de voyageurs et de marchandises augmente sensiblement.
- L'exploitation ferroviaire est climatiquement neutre et les nouvelles infrastructures ferroviaires sont conçues de manière à préserver les sols et les ressources tout en s'intégrant bien dans le paysage ainsi que dans l'habitat.
- L'exploitation ferroviaire est sûre, ponctuelle et fiable.
- Les gains d'efficacité liés à l'automatisation et aux nouvelles technologies sont exploités systématiquement.

L'orientation stratégique adoptée pour atteindre ces 6 objectifs entend se concentrer sur les déplacements de courtes et moyennes distances. En effet, si le transport ferroviaire suisse est jugé compétitif pour les relations de longues distances, nationales et internationales, la part modale de la voiture reste logiquement supérieure à celle du rail pour les déplacements de courtes et de moyennes distances, en particulier pour ceux inférieurs à 30km, au motif des temps de parcours plus compétitifs. La Perspective Rail 2050 conclut en la nécessité d'augmenter la capacité de transport ferroviaire, en se concentrant sur les liaisons entre les agglomérations densément peuplées.

Avis du Pôle métropolitain du Genevois français pour la Perspective Rail 2050 :

Le Pôle métropolitain souscrit aux objectifs vertueux de la « Perspective Rail 2050 » et aux principes énoncés dans l'orientation stratégique connexe, en particulier celui de se focaliser sur les déplacements de courtes et de moyennes distances effectués en voiture individuelle, majoritaires en terme de km parcourus et d'émissions de GES associés. Il est aussi louable que la Confédération se focalise en particulier sur l'optimisation de l'infrastructure ferroviaire existante, à son intégration dans l'habitat autant que dans son environnement.

Il est toutefois regrettable que la Confédération ne formule pas un objectif relatif à l'optimisation de la connexion du réseau ferroviaire suisse avec les réseaux ferroviaires des pays voisins, et en particulier français. Au regard des enjeux économiques et fonctionnels que ces connexions représentent pour la Suisse (circulation des marchandises à l'interface entre le nord et le sud de l'Europe, captation d'une part des trajets pendulaires domicile-travail (360'000 actifs frontaliers en 2021)) et de la probable intensification de ces enjeux à l'horizon 2050, l'enjeu de la qualité de l'interconnexion du réseau ferroviaire suisse avec les grands réseaux de circulation ferroviaire européen devrait être abordé dans ce document directeur fédéral, en particulier au regard de l'orientation stratégique souhaitant se focaliser sur les trajets inférieurs à 30km en matière de report modal.

Aussi, il est regrettable que les cartes conceptuelles pour le transport de voyageurs et de marchandises des douze territoires d'action du plan sectoriel des transports, donnant notamment à voir les liaisons fonctionnelles avec les agglomérations étrangères n'aient pas été produites et mis en consultation avec l'ensemble du document. Celles-ci seront disponibles à l'issue de la phase de consultation et seront consultées avec intérêt par les représentants du Pôle métropolitain du Genevois français.

En effet, **la Vision Territoriale Transfrontalière 2050** du Grand Genève (VTT 2050), adoptée en juillet 2024 par le GLCT du Grand Genève, est le nouveau document cadre pour les planifications des territoires membres du Grand Genève. Les cartographies relatives aux mobilités des biens et des personnes tout motif ont été produites dans ce cadre et donnent à voir les développements souhaités et souhaitables en matière d'infrastructures multimodales de déplacements sur le périmètre ouest de la métropole lémanique. Au regard de la croissance démographique attendues (+450'000 hab max. dans le Grand Genève d'ici à 2050) et des enjeux de décarbonation des mobilités soulignés dans la « Perspective Rail 2050 », le développement des liaisons transfrontalières alternatives à la voiture individuelle entre les départements de la Haute-Savoie, de l'Ain et le canton de Genève sont absolument prégnantes et devraient être prise en compte dans la « Perspective Rail 2050 », si nécessaire en s'appuyant sur la VTT 2050 et ses annexes cartographiques.

Enfin, **la démarche française des SERM** (Services Express Régionaux Métropolitains) en cours de préfiguration tend à planifier les développements de l'offre multimodale à l'horizon 2030 – 2035, et ce afin de répondre à la croissance de la demande en mobilité et aux impératifs environnementaux. Le canton de Genève s'est récemment engagé dans les études de préfiguration nécessaires à territorialiser la démarche des SERM pour le bassin de mobilité franco-suisse. Il est aussi nécessaire que la Confédération Suisse tienne compte dans sa planification directrice rail des enjeux d'échelle cantonal et fédéral constitutifs de la démarche SERM franco-suisse en cours de préfiguration pour l'interopérabilité des réseaux.

La montée en charge du transport ferroviaire transfrontalier à l'horizon 2050 entend que la Confédération Suisse intègre dans ces cartographies les enjeux de renforcement de l'offre sur les axes :

- Echelle Grand Genève : Genève-Bellegarde-Haut-Bugey; Ligne du Pied du Salève Annemasse-Bellegarde; Genève-Annemasse-Evian ; Genève-Annemasse-vallée de l'Arve ; diamétrale

ferroviaire nord Genève-Pays de Gex et la diamétrale ferroviaire sud Genève-Saint-Julien-en-Genevois;

- Echelles inter-régionales et internationales avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la France : desserte ferroviaire performante à travers le Léman Express jusqu'à Saint-Gervais - Chamonix (desserte ferroviaire « Léman – Mont-Blanc », vers le Sillon Alpin (Annecy-Chambéry-Grenoble-Valence), vers les Métropoles de Lyon et de Paris (Genève-Paris et Lausanne-Paris), bouclage circumlacustre avec la réouverture de la ligne du Tonkin entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph.

La très forte interdépendance franco-suisse de notre territoire et les défis à relever en matière de transition écologique et de trajectoire zéro carbone appellent à développer une stratégie multimodale intégrée au plan transfrontalier. Les différents programmes de mise en œuvre de la Stratégie sectorielle des Transports de la Confédération doivent donc permettre d'intervenir de manière coordonnée à l'échelle transfrontalière, comme permet par exemple à travers les différentes générations de Projets d'agglomération du Grand Genève.

2 Mise en consultation des fiches objets relatives aux aménagements ferroviaire pour la métropole lémanique :

Le plan sectoriel des transports se base sur les douze territoires d'action définis dans le Projet de territoire suisse :

1. Metropolitanraum Zürich
2. Metropolitanraum Basel
3. **Territoire d'action de la Métropole lémanique**
4. Territoire d'action de la Région de la ville fédérale
5. Handlungsraum Luzern
6. Area d'intervento Città Ticino
7. Territoire d'action de l'Arc jurassien
8. Handlungsraum Aareland
9. Handlungsraum Nordostschweiz
10. Handlungsraum Gotthard
11. Territoire d'action des alpes occidentales
12. Handlungsraum Ostalp

La métropole lémanique est impactée par 6 fiches projets pour le développement ferroviaire. Deux d'entre elles concernent directement les intérêts des territoires du Pôle métropolitain, à savoir :

- Fiche Objet 3.2 : Genève – Lausanne
- Fiche Objet 3.4 : Région de Genève

La réponse du Pôle métropolitain concerne donc ces deux fiches objets directement liés aux intérêts de ses territoires membres.

3.1 Description et avis sur la fiche objet 3.2 « Genève – Lausanne » :

L'augmentation prévue de l'offre selon le projet d'offre 2035 pour répondre à la demande sur la ligne Lausanne – Genève impose un ensemble de mesures constructives, dont une nouvelle ligne entre Genève et Perroy. La création de cette nouvelle ligne entre Genève et Perroy ainsi que d'une quatrième voie entre Morges et Renens permettra d'offrir, à terme, 4 voies complètes entre Genève et Lausanne, permettant d'assurer les réserves de capacité nécessaires pour le développement de cet axe et d'améliorer la redondance de la ligne.

Dans le cadre d'une étude prospective à long terme, les CFF ont étudié les possibilités d'extension de la capacité entre Lausanne et Genève (4 voies intégrales). Cette étude recommande de créer une nouvelle ligne entre Genève et Perroy le long de la route nationale N1 (1), une nouvelle ligne en tunnel entre Perroy et le Boiron (2), ainsi que de compléter la plate-forme existante à 4 voies sur le tronçon Boiron – Morges (3) et Morges – Renens (4). Les aménagements (2) et (3) sont financés et les études

de projet sont en cours. En revanche, les aménagements (1) et (4) seront à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES.

Les plans directeurs des cantons de Genève et de Vaud devront être mis à jour sur la base des projets décrits ci-avant. Au vu des études à disposition et de l'avancée du processus décisionnel, le plan sectoriel contient le projet avec le statut « information préalable ».

Avis du Pôle métropolitain du Genevois français pour la fiche objet 3.2 « Genève – Lausanne » :

L'ensemble des aménagements qui concourent à l'amélioration de la liaison ferrée entre les agglomérations de Genève et Lausanne est accueillie très favorablement par le Pôle métropolitain du Genevois français.

En effet, l'augmentation de la demande en mobilité corrélée au taux de croissance démographique d'une part et les impératifs environnementaux d'autre part entendent un développement de l'offre ferroviaire en phase avec l'accueil de la population et des emplois et à même de réduire, lorsque cela est possible, l'usage de la voiture individuelle et les externalités associées.

L'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne entend pour le canton de Genève et l'agglomération transfrontalière du Grand Genève le maintien de la qualité de service et le développement d'une liaison ferroviaire performante avec le reste des agglomérations du pourtour lémanique, en particulier avec Lausanne, et avec l'hinterland suisse, pour le trafic voyageur majoritairement mais aussi pour le trafic de marchandises. Les trajets pendulaires bénéficieront de cette offre renforcée pour les trajets en directions de l'agglomération lausannoise et du plateau suisse. En effet, ce sont 44'368 actifs frontaliers français qui ont été recensés dans le canton de Vaud en 2023, dont environ 20'000 d'entre eux occupent un travail dans l'agglomération lausannoise ou dans une agglomération située entre Genève et Lausanne (Nyon et Morges notamment) et sont donc potentiellement touchés par l'amélioration de la liaison ferroviaire.

Les effets attendus de ces aménagements sont autant d'incitations à l'usage des modes alternatifs, et ce dès le début de la boucle de déplacements, si ceux-ci sont accompagnés d'une offre en rabattement adéquate pour l'usage du mode ferroviaire. Il appartient donc aux territoires frontaliers français et suisses de s'organiser afin de capitaliser sur ces aménagements et de développer une offre en rabattement adéquate et efficace. Cette organisation du rabattement sera notamment abordée dans le cadre de la démarche SERM (cf. avis pour la perspective rail 2050) qui se doit d'intégrer ces réflexions sur l'intensification de la desserte ferroviaire Genève-Lausanne et ces potentielles incidences en matière d'augmentation de la demande en rabattement vers les gares. A l'inverse, il est souhaitable que la poursuite du projet de doublement des voies, au regard de son incidence sur le territoire transfrontalier du Grand Genève, intègre et consulte les partis prenants (intercommunalités limitrophes du canton de Genève, Pôle métropolitain du Genevois français, Région Auvergne-Rhône-Alpes, DDT de la Haute-Savoie et de l'Ain) de la démarche SERM à des fins de coordination.

Dès lors, et au regard des gains directs et indirects que ces aménagements ont en matière de maintien de la qualité de service et d'augmentation des volumes de trafic sur la ligne Genève - Lausanne, le Pôle métropolitain du Genevois français souscrit pleinement aux objectifs de cette fiche objet. Il est demandé toutefois que le projet puisse intégrer les réflexions menées dans le cadre du SERM franco-suisse.

3.2 Description et avis sur la fiche objet 3.4 « Région de Genève : extension de la capacité du nœud de Genève » :

A l'heure actuelle, l'espace métropolitain de Genève est saturé par le trafic longues distances, le RER et le trafic de marchandises. **Pour rendre le nœud de Genève plus performant, la construction d'une gare souterraine (deux voies supplémentaires) est nécessaire.** La création d'une nouvelle ligne entre Genève et Perroy permettra d'offrir, à terme, 4 voies complètes entre Genève et Lausanne, permettant d'assurer les réserves de capacité nécessaires pour le développement de cet axe et d'améliorer la redondance de la ligne. La construction de la gare souterraine de Genève Cornavin et de

deux voies d'accès supplémentaires sont des aménagements nécessaires au bon fonctionnement, à terme, de la liaison renforcée entre Lausanne et Genève.

L'extension de la capacité du nœud de Genève prévoit la réorganisation des circulations en gare de Genève. Avec le développement de l'offre sur l'Arc lémanique et vers la France, des aménagements au niveau de Genève-Aéroport pourraient s'avérer nécessaires.

Avis du Pôle métropolitain du Genevois français pour la fiche objet 3.4 « Région de Genève » :

Le Pôle métropolitain du Genevois français accueille favorablement cette fiche objet et la prise en compte par la Confédération Suisse d'un projet d'aménagement souterrain nécessaire, à terme, à l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Genève et Lausanne. Ce dernier a par ailleurs été inscrit dans le projet d'agglomération du Grand Genève en tant que mesure suprarégionale (PA4 mesure 60-01) et est identifiée à l'échelle du Grand Genève comme un projet ferroviaire d'envergure pour le canton de Genève et pour la région transfrontalière du Grand Genève. Deux mesures A4 inscrites au cofinancement fédéral sont aussi planifiées afin d'accompagner l'évolution de l'interface multimodale de Cornavin en réaménageant les espaces publics limitrophes (mesures 30-29 et 30-45).

Si la fiche objet répond favorablement aux enjeux de maintien de la qualité de desserte sur cet axe ferroviaire stratégique et d'une part modale ferroviaire forte, le Pôle métropolitain du Genevois français souhaite rappeler la nécessité d'associer les autorités compétentes françaises le plus en amont possible du démarrage du projet, et ce au regard des potentielle incidences de la phase des travaux sur la circulation des trains entre la France et la Suisse. Par ailleurs, le Pôle métropolitain souhaite rappeler l'importance de la desserte ferroviaire pour les déplacements pendulaires depuis la Haute-Savoie et l'Ain. La réorganisation des circulations en gare de Genève ne doit pas grever ces liaisons et doit au contraire être un motif pour améliorer la qualité de service, la récurrence des liaisons et le volume de personnes transportés grâce aux capacités supplémentaires. Là encore, il est indispensable que les partis-prenants à la démarche SERM soient aussi associés en amont à des fins de coordination.

Au regard de ces éléments, les membres du Bureau, réunis le 04 décembre dernier, ont :

- **PRIS ACTE** des fiches-objets « Genève-Lausanne » et « Région de Genève » et des aménagements ferroviaire qui concourent directement et indirectement à améliorer la capacité de la ligne, et en particulier ceux en faveur de la construction à terme de 4 voies de circulations entre les deux agglomérations suisses, avec toutefois le soucis que les autorités compétentes françaises soient associées le plus en amont possible et que la réorganisation des circulations en gare de Genève ne déprécie pas la qualité du service ferroviaire (notamment du RER Léman Express) pour le Grand Genève.
- **DEMANDE** la prise en compte des remarques et compléments portés par la présente délibération, en particulier celles portant sur la nouvelle « Perspective Rail 2050 » pour la prise en compte des interconnexions des chemins de fers helvétiques avec les réseaux ferroviaires voisins, et en particulier français ; et de tenir compte des propositions émanant de la démarche SERM franco-suisse en cours de préfiguration ;
- **DONNE MANDAT** à Monsieur le Président à transmettre la présente délibération aux autorités compétentes de la Confédération Suisse afin que les remarques et les propositions de compléments apportées par la présente délibération soient prises en considération à la suite la mise en consultation du plan sectoriel des transports – partie rail (SIS).

Ludovic ANTOINE prend la parole pour expliquer le contexte de la conférence de presse du canton et de la communication de Genève concernant le plan RAIL 2025-2050. L'incertitude croissante concernant la pérennité des financements ferroviaires exige une accélération des initiatives et des plans ferroviaires à court terme, notamment pour soutenir le développement et l'extension du réseau ferroviaire.

- *L'accumulation des projets et l'augmentation de leurs coûts restreignent les capacités de réalisations de la Confédération. Le canton de Genève doit se doter d'une vision stratégique claire, exprimant les besoins ferroviaires à court-moyen-long terme afin que ceux-ci soient bien pris en compte par la Confédération.*
- *Enjeux ferroviaires pour le canton de Genève :*
 - *Internationaux : Genève doit disposer d'un accès fiable et performant vers le réseau européen à grande vitesse (France, Sud-Ouest de l'Europe, Nord-Ouest de l'Europe-Benelux, etc.).*
 - *Nationaux : Genève doit être reliée à l'ensemble des autres grandes agglomérations et aux principales régions touristiques de la Suisse par une offre attractive, fiable et accessible.*
 - *Régionaux : au niveau de son bassin d'agglomération, Genève doit pouvoir garantir à l'ensemble de ses habitants et des actifs du Grand Genève travaillant sur le territoire genevois des conditions de mobilité assurant une bonne qualité de vie tout en permettant au canton la poursuite de son développement économique.*

Pour se faire, 4 axes prioritaires d'interventions :

- *Un renforcement du Léman Express à 2030 :*
 - *Expérimentation d'une liaison entre la ZIMEYSA et l'aéroport par le tunnel du Furet (L7 du LEX) à partir de 2026*
 - *Renforcement de la cadence et de l'amplitude des lignes L1, L2 et L3 aux heures creuses ou le week-end*
 - *Circulation plus régulière de la ligne L6 pour renforcer la desserte de Bellegarde et Pougny Chancy*
 - *Prolongement à terme de la ligne L6 en direction de Culoz, et/ou éventuellement de Nurieux.*
- *Développement des liaisons internationales : renforcement de la ligne Lyon-Genève*
- ***Réalisation d'une liaison souterraine entre la ligne du Pied du Jura et la ligne du Pied du Salève (tronçon identifié de st GENIX à st julien en genevois)** Les variantes démontrent que ce projet peut desservir jusqu'à environ un ½ M d'habitants et des milliers d'entreprises. Une première évaluation de la fréquentation aboutit à 120 000 et 160 000 vy/j selon les variantes modélisées. Des montants évoqués de 4 milliards de Francs Suisse pour ce tronçon dont 3.5 Milliard sur le territoire cantonal serait financé à parité entre le canton de Genève et la confédération Suisse. Les perspectives de développement ferroviaire du côté français suscitent une réflexion sur les intentions des autorités compétentes en la matière. Cela a mis en lumière l'opportunité offerte au Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF), à travers le Service Express Régional Métropolitain (SERM), d'intégrer les discussions autour de ce projet ferroviaire porté par le canton. Une telle démarche permet d'envisager des extensions et de renforcer le maillage entre la ligne du Pied du Salève et celle du Pied du Jura*
- *Développement des liaisons nationales :*
 - *Nouvelle offre de service « Grandes Lignes » 2035*
 - *Nouvelle ligne Genève – Lausanne*

Christian DUPESSEY rajoute que le renforcement express à 2030 est une bonne chose. Ce qui va entraîner par conséquent que la gare d'Annemasse ne sera jamais fermée. Il faut que la SNCF engage des discussions sur ce renforcement du Lemman EXPRESS, y compris l'arrivée de la ligne L7 du LEX. Il insiste également sur la réfection de la ligne Lyon-Genève qui doit être amélioré.

Christian DUPESSEY rappelle que, parmi les quatre axes évoqués, trois sont soutenus par le Pôle Métropolitain, ce qui en fait un projet intéressant et à approfondir. Toutefois, la question du financement est soulevée, notamment en lien avec la définition précise du type de transport envisagé, comme celle de « train léger ». Il souligne également l'avantage de cette ligne, étant souterraine, qui limite son impact sur le foncier.

Christian AEBISCHER souligne qu'il est clairement mentionné dans les exposés du canton une contestation du financement assuré par les CFF ainsi que du plan d'agglomération. Le canton remet ainsi en question le système de financement confédéral actuel et exprime une volonté de mettre en place un modèle de financement indépendant.

Benjamin VIBERT précise que ce projet suscite un grand enthousiasme, soulignant la vision d'une ligne dépendant du Pays de Gex et de la Haute-Savoie. Il met en avant la stratégie de Genève en matière de développement ferroviaire à l'international et interroge sur la démarche similaire de la part de Lyon.

Vincent SCATTOLIN fait écho aux propositions de Benjamin VIBERT et exprime également son enthousiasme concernant ce projet. Toutefois, il souligne qu'il reste encore des questions en suspens, notamment en matière de coordination. Il propose que le SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) puisse jouer un rôle central dans cette coordination, en étant un acteur clé pour structurer le projet à l'échelle métropolitaine car il comprend la région, l'ensemble des AOM, des Intercommunalités et du Pôle métropolitain.

Christian DUPESSEY partage l'enthousiasme suscité par cette proposition particulière, mais il souligne qu'il reste de nombreuses questions en suspens, notamment en ce qui concerne les problématiques de financement.

Denis LINGLIN souligne la nécessité de rester lucide quant à l'ajout de cet outil, qui contribuerait au développement des deux villes, Saint-Julien et Saint-Genis-Pouilly, tout en notant que ce développement n'est peut-être pas prévu. Christian DUPESSEY ajoute que cela figure dans la VTT. (Vision territoriale transfrontalière)

Christian DUPESSEY souligne qu'on ne crée pas une ligne de cette importance sans engager une réflexion approfondie sur l'aménagement du territoire. Il précise que cette ligne reliera deux parties de notre SCoT. Le Pôle métropolitain du Genevois Français (PMGF) devra intégrer des éléments clés dans la partie dédiée à son SCoT. Il ajoute que le SERM, qui constitue le cadre de discussion sur l'ensemble des équipements ferroviaires de grandes mobilités, est au cœur du débat et a été identifié, à la demande de la région, comme le coordinateur.

Christian DUPESSEY décrit le périmètre du SERM, qui s'étend du Pays d'Évian jusqu'au Grand Annecy, en passant par le Haut-Bugey et englobant Oyonnax, Nurieux, et Culoz. Il précise que les partenaires financiers en cours d'engagement inclut l'État, le canton de Genève, la région, ainsi que les collectivités et les AOM (Autorités organisatrices de mobilité), parmi lesquelles figurent Annemasse Agglo, le SIAC, la CCG, la SM4CC, et le Pôle métropolitain, ainsi qu'Haut-Bugey Agglomération et Rumilly Terre des Savoie.

Le mode de financement du SERM est actuellement en cours de finalisation (cf. tableau récapitulatif du financement pour l'étape de préfiguration du SERM ci-dessous).

Ludovic ANTOINE indique que le Pôle métropolitain travaille actuellement à la consolidation de la convention de préfiguration du SERM. Celle-ci sera soumise à la signature de l'ensemble des partenaires en février.

Budget des études sur 12 mois

Études SGP	1 180 000 €
Études SNCF Gares & Connexions	266 000 €
Etudes SNCF Réseau	150 000 €
Total	1 596 000€

Financement des parties

Etat	798 000
Région	399 000
Canton de Genève	100 000
RESTE AOM + PMGF	299 000
MONTANT TOTAL	1 596 000

Répartition de la part des AOM (299 000€)

Nom	population 2023	Montant de contribution
PAYS DE GEX AGGLO	102 624	29 254
HAUT BUGEY AGGLOMERATION	65 008	24 465
SM4CC CC4R	98 107	27 967
CC DU GENEVOIS	49 405	14 084
CA ANNEMASSE-LES VOIRONS- AGGLOMERATION	93 635	26 692
CATHONON AGGLO*	94 476	26 932
CC PAYS EVIAN VALLEE ABONDANCE*	43 220	16 265
CA GRAND ANNECY	215 286	81 020
CC RUMILLY TERRE DE SAVOIE	32 739	12 321
PMGF	460 668	40 000

→ La part des EPCI du Pôle vient en déduction de la participation du Pôle

Membres PMGF	164 929
Grand Annecy	81 020
*Membres SIAC	43 197

IV. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI, FORMATION

L'adoption du pacte Eco du genevois français est reporté au prochain comité syndical

IV. CULTURE

POINT N°1 – RETOUR SUR LES RENCONTRES CULTURELLES DU GRAND GENEVE DU 29/11

Gabriel DOUBLET présente un compte rendu des rencontres culturelles qui se sont tenues le 29 novembre. Il informe que la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) a décidé d'ajouter une contribution de 20 000 €. Ce qui est très enthousiasment pour le fond culturel.

Les Rencontres Culturelles 2024 ont réuni 120 acteurs des deux côtés de la frontière : professionnels de la culture, représentants associatifs, élus et agents de collectivités. Cet événement a permis de débattre, d'échanger et d'imaginer ensemble l'avenir culturel du Grand Genève.

Le programme s'est distingué par :

- Des témoignages des lauréats des Fonds Culturels Grand Genève ;
- Une réflexion sur la transition écologique en culture ;
- Un échange constructif sur l'avenir de l'Agenda Culturel du Grand Genève.

Aux côtés de la Ville de Genève, du canton de Genève et de l'Association des Communes Genevoises (ACG), le Pôle métropolitain du Genevois français a réaffirmé son ambition pour une culture transfrontalière vivante et inclusive à travers cinq engagements :

- Promouvoir une politique culturelle solide et ambitieuse,
- Ancrer durablement cette dynamique dans les institutions, envisageant le GLCT Grand Genève parmi les solutions.
- Encourager des projets innovants et respectueux de l'environnement
- Répondre aux défis sociétaux tels que la transition écologique,
- Garantir une offre culturelle visible et accessible à toutes et tous,

Deux projets phares renouvelés ont été annoncés :

1. Exposition photo transfrontalière itinérante – 3e édition : "L'humain au cœur de la nuit"

Cette exposition dévoilera la richesse et la diversité de la vie humaine nocturne dans le Grand Genève. [Dispositif développé dans le point suivant]

2. Fonds Culturel Transfrontalier – 3e édition

Avec une dotation de 220'000 €/CHF, ce fonds soutiendra des projets culturels innovants en 2025-2026.

- **Appel à projets** : lancement en février 2024.
- **Financeurs** : Pôle métropolitain, Ville de Genève, Canton de Genève, Association des communes genevoises et Direction des Affaires Culturelles Auvergne-Rhône-Alpes.
- Depuis 2022 : 16 projets transfrontaliers soutenus pour un total de 270'000 CHF.
- Plus d'infos : www.genevoisfrancais.org/projets/fonds-culturel.

POINT N°2 - INFORMATION SUR LE LANCEMENT DU CONCOURS EXPO PHOTO GRAND GENEVE

Le Pôle métropolitain du Genevois français, l'ACG et la Ville de Genève lancent la 3e édition de l'exposition photo transfrontalière : "L'humain au cœur de la nuit : capturez la vie nocturne du Grand Genève".

Après deux éditions sur les thèmes « Regards d'habitants » et « Visages du Léman Express », cette nouvelle édition mettra en lumière les moments nocturnes marquants du Grand Genève : travail, festivités, contemplation ou nature.

- **Appel à candidatures** : jusqu'au 14 février 2025, pour les photographes professionnels et amateurs.
- **Sélection** : environ 20 clichés retenus par un jury franco-suisse composé de photographes et de représentants institutionnels.
- **Exposition itinérante** : d'avril 2025 à décembre 2026, traversant les deux côtés de la frontière.

Les communes intéressées pour accueillir cette exposition et organiser des événements associés (vernissages, ateliers, visites scolaires) peuvent contacter Laetitia Picard pour plus d'informations.

Christian DUPESSEY revient sur l'idée de créer un GLCT Culture afin de disposer d'un cadre d'action dédié. Il rappelle que nos partenaires sont tenus de formaliser la création de huit à quatre conventions

dans le cadre du Fonds Culture. Il n'y a pas d'accord au sein du GLCT Grand Genève pour qu'il puisse porter cet appel à projet, c'est pourquoi l'idée d'un GLCT Culture est une alternative à étudier.

V. DIVERS

POINT D'INFORMATION SUR LES PROCHAINES DATES D'INSTANCES DU POLE METROPOLITAIN EN 2025

Christian DUPESSEY précise que le prochain comité syndical sera le vendredi 07 février de 12h à 14h00.

Annexes :

- *PV du Comité syndical du 11 juillet 2024*
- *Rapport d'Orientation Budgétaire (ROB) 2025*
- *Projet de Budget primitif - Budget principal 2025*
- *Projet budget primitif 2025 SCOT*
- *Note aux membres du Bureau sur le projet de SERM franco-suisse*
- *Pacte_économique du Genevois français_VFinale*
- *Synthèse Pacte-économique du Genevois français*