

## PROCES VERBAL

### Réunion du Comité syndical AOM du 15 octobre 2025

Annemasse Agglomération

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

– **Annemasse Agglomération**

M. Christian DUPESSEY – M. Bernard BOCCARD - M. Gabriel DOUBLET - Mme Pauline PLAGNAT  
CANTOREGGI – Mme Marion BARGES – Mme Nadine JACQUIER – M. Yves CHEMINAL – M. Denis  
MAIRE – Mme Dominique LACHENAL

– **Communauté de communes du Genevois**

M. Julien BOUCHET – M. Florent BENOIT

Assistent : M. Gilles RAVINET, M. Ludovic ANTOINE, Mme Mélanie ROUSSEAU, M. Frédéric BESSAT

# ORDRE DU JOUR

<b>I. ADMINISTRATION GENERALE.....</b>	<b>3</b>
<b>POINT N°1 – DESIGNATION D’UN SECRETAIRE DE SEANCE.....</b>	<b>3</b>
<b>POINT N°2 – PROJET DELIBERATION PORTANT AUGMENTATION DU TAUX DU VERSEMENT MOBILITE SUR LE TERRITOIRE D’ANNEMASSE AGGLO A COMPTER DU 1ER JANVIER 2026..</b>	<b>3</b>
<b>V. DIVERS .....</b>	<b>9</b>
<b>POINT N°1 - POINT D’INFORMATION SUR LES PROCHAINES DATES D’INSTANCES AOM DU POLE METROPOLITAIN .....</b>	<b>9</b>

## I. ADMINISTRATION GENERALE

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

*Monsieur Julien BOUCHET est désigné secrétaire de séance.*

### POINT N°2 – PROJET DELIBERATION PORTANT AUGMENTATION DU TAUX DU VERSEMENT MOBILITE SUR LE TERRITOIRE D'ANNEMASSE AGGLO A COMPTE DU 1ER JANVIER 2026

*Christian DUPESSEY ouvre la discussion en présentant la délibération. Il rappelle qu'une réunion des partenaires AOM s'est tenue mardi soir et que ceux-ci « ont indiqué leur accord concernant cette délibération ». Il expose le cadre général et introduit les enjeux liés à l'évolution du Versement Mobilité.*

*Gabriel DOUBLET ouvre la séance en rappelant qu'en 2019, le territoire a connu une véritable « révolution de la mobilité » avec le déploiement du Léman Express, de la Voie Verte et une fréquentation en forte hausse, révélatrice d'attentes citoyennes très élevées. Il souligne que les besoins en mobilité demeurent considérables, d'autant que l'arrivée de deux nouveaux collèges renforce la pression sur les réseaux. Il observe cependant que la compétence mobilité reste financée de manière « bancal », le budget principal contribuant déjà trop pour pouvoir aller plus loin. Dans ce contexte, il estime nécessaire de mobiliser un levier fiscal supplémentaire, de manière mesurée et proportionnée, afin de soutenir un plan de mobilité ambitieux et un PPI déjà très engagé. Il indique que la baisse annoncée de la CVAE dans le cadre du Projets de Loi de finances 2026 serait compensée et rendrait l'augmentation du Versement Mobilité globalement neutre pour les entreprises, un élément pleinement intégré dans la réflexion. Il conclut que la décision soumise au vote aujourd'hui répond à la fois aux besoins croissants du territoire et à l'exigence d'un financement stabilisé et équilibré.*

*Ludovic ANTOINE présente ensuite la délibération en détail. Il rappelle l'ampleur des services actuels : sept lignes scolaires, quatre lignes de transport à la demande, quarante-trois bus dont six électriques en renouvellement, pour un budget mobilités de cinquante millions d'euros. Il insiste sur la « valeur ajoutée de l'AOM Genevois Français Mobilités » et sur les nouveaux services comme la ligne 4 Annemasse–Saint-Julien. Il précise la réorganisation du réseau prévue en 2026, comprenant une section franco-française et la création de nouveaux couloirs de bus avec une fréquence améliorée de Bonne à Annemasse passant de trente à vingt minutes. Il indique que la fréquentation progresserait fortement, notamment vers le P+R Aubrac en cours de réalisation, et rappelle le développement du réseau cyclable. Il compare les taux actuels (0,75 % pour la CCG et 1,1 % pour Annemasse Agglo), notant qu'il n'y a pas d'interconnexion entre ces territoires. Il observe que « plus de 50 AOM ont augmenté leur Versement Mobilité en 2023 » et rappelle que cette ressource reste essentielle pour financer les investissements. Il indique que le comité des partenaires a exprimé « six votes pour et une abstention ». Il détaille ensuite les besoins de financement liés aux dépenses supplémentaires issues du contrat TP2A, de l'évolution de la ligne 4, de l'ouverture des deux nouveaux collèges et du contrat TPG, auxquels s'ajoutent divers ajustements techniques qui entraînent une augmentation globale du budget. Il évoque la contribution d'Annemasse Agglo qui passerait de trois à sept millions d'euros pour l'exploitation, et compare les taux des AOM de plus de 100 000 habitants, en général situés entre 1,75 % et 2 %. Il présente les éléments relatifs à la tarification, jugée « assez élevée », puis explique que l'augmentation du Versement Mobilité permettrait de passer de six à 8,9 millions d'euros de recettes, afin d'offrir un service renforcé. Il décrit également les services supplémentaires en cours de structuration, notamment le plan de mobilité employeurs, la prise en charge collective des abonnements à hauteur de 25 %, des*

dispositifs de covoiturage avec gratuité du passager, la mise à disposition d'une flotte de vélos et le développement de l'autopartage avec des formules destinées aux employeurs.

**Marion BARGES**, élue en charge des transports collectifs, réaffirme sa conviction qu'un développement du réseau est indispensable pour répondre aux attentes croissantes des habitants. Elle souligne que la mobilité présente encore des lacunes et que seule une augmentation de l'offre permettra d'y remédier, rappelant que dès qu'une ligne voit sa fréquence renforcée, son usage progresse immédiatement. Elle insiste sur la nécessité d'exiger davantage d'efficacité et de performance de la part du délégataire, tout en rappelant que cela suppose des moyens importants, notamment parce qu'il faut renouveler une flotte de bus vieillissante et accompagner les demandes régulières des maires, qui relaient les besoins de leurs administrés. Consciente que la décision est difficile, elle estime toutefois qu'elle est incontournable au regard des enjeux. Elle précise enfin que des ajustements d'horaires sont déjà nécessaires pour les collégiens et lycéens, et que les actifs rencontrent des difficultés en période scolaire faute de services suffisants, ce qui constitue selon elle un chantier essentiel d'optimisation.

**Bernard BOCCARD** fait part de son malaise face à la mesure proposée, expliquant qu'en tant que vice-président en charge de l'économie et représentant des entreprises, il ne peut ignorer le contexte économique particulièrement tendu. Tout en reconnaissant les réalisations importantes menées sur le territoire, les résultats obtenus et les besoins croissants, il rappelle que les entreprises, dont le taux de VM est resté à 1,1 % depuis plusieurs années, sont aujourd'hui confrontées à de réelles difficultés. Il estime que le passage à 1,5 % intervient dans un moment inadapté et sans concertation suffisante, la CCI ayant d'ailleurs exprimé son opposition et demandé un report. Il souligne que les acteurs économiques n'ont été informés que quinze jours auparavant, un délai trop court pour accepter une telle évolution, et insiste sur le fait que lui-même, en tant que chef d'entreprise, pourrait supporter l'augmentation, « mais pas toutes les entreprises ». Il met en garde contre le risque de fragiliser certaines d'entre elles et de provoquer des décisions défavorables pour leur avenir. Enfin, il rappelle que la réduction éventuelle de la CVAE reste incertaine et qu'il s'agit d'un dispositif distinct du VM. En conséquence, il annonce qu'il votera contre.

**Nadine JACQUIER** rejoint les propos de Bernard Boccard sur les difficultés rencontrées par les entreprises, mais insiste également sur la nécessité de penser aux usagers. Elle souligne qu'Annemasse Agglo porte aussi la culture, la voirie et l'espace public, et que si le budget principal devait contribuer davantage, cela se ferait « au détriment d'autres politiques publiques ». Elle confie qu'elle « rêverait d'une gratuité des transports ». Pour elle, les besoins existent, mais les leviers sont limités : le budget principal ne peut plus, les usagers ne peuvent plus, et le VM constitue un levier qui, bien que dommageable, reste un « effort partagé ». Elle insiste sur la nécessité de mener une large action de pédagogie auprès des entreprises. Elle votera pour.

**Christian DUPESSEY** répond en indiquant que la CVAE est un élément conjoncturel et que « ce n'est pas un lien de cause à effet ». Il affirme que le territoire est « capable d'expliquer ce que l'on fait ». Il réfute certaines critiques selon lesquelles le territoire « paierait pour envoyer des travailleurs à Genève » et rappelle que le Versement Mobilité « finance l'offre interne à Annemasse Agglo ». Il souligne que les négociations en cours avec Genève permettraient de faire évoluer le modèle actuel où le déficit des lignes transfrontalières est financé à 60 % par Genève et 40 % par la France, vers un financement à 70 % par Genève. Il ajoute qu'en matière d'investissement, le projet Annemasse–Bonne bénéficie déjà d'un cofinancement de 35 % de la Confédération suisse et de 15 % du Canton de Genève. Il précise également que la prise en charge de 25 % des abonnements par l'AOM n'est possible que si les entreprises en financent 50 %, et que cela concerne les salariés en euros du territoire français.

**Pauline PLAGNAT CANTOREGGI** rappelle que l'électrification des bus, le développement du transport public et de la mobilité douce relèvent d'enjeux majeurs de santé publique et de qualité de l'air. Elle insiste sur le fait que sans investissement, « les habitants n'auront pas d'alternatives fiables à la voiture individuelle ». Elle considère que le Versement Mobilité est précisément destiné à mettre en place ces solutions pour l'avenir.

**Yves CHEMINAL**, ancien responsable de TPE, indique que certaines petites entreprises sont en réelle difficulté et que leur masse salariale n'est pas comparable à celle des grandes structures, ce qui rend l'augmentation plus difficile à absorber.

**Dominique LACHENAL** annonce qu'elle votera pour, estimant que le territoire se trouve « dans un moment charnière » et que l'augmentation est nécessaire pour développer l'offre. Elle rappelle que les transports publics, le covoiturage et l'offre multimodale constituent des conditions d'attractivité et de fidélisation pour les entreprises et font partie d'une dynamique territoriale globale.

**Denis MAIRE** interroge sur le coût réel de la prise en charge des 25 % des abonnements, estimé à 60 000 € par Ludovic Antoine. Il confirme la position qu'il avait prise en Bureau et indique qu'il ne sera pas bloquant. Sur le fond, il exprime toutefois plusieurs préoccupations. Il rappelle que l'assiette du VM est particulière dans le Genevois français, la masse salariale y étant réduite car « 60 % des actifs travaillent en Suisse ». Il indique n'avoir « pas d'état d'âme à demander de la fiscalité aux entreprises », mais souligne qu'elles ont besoin de stabilité. Il considère la situation actuelle comme une « course de vitesse à l'AOM », guidée davantage par une recherche urgente de recettes que par une décision pleinement réfléchie. Il met en garde contre les promesses excessives : il soutient l'électrification, mais estime qu'il ne faut pas promettre « à tous les habitants qu'on va les desservir », rappelant qu'à Juvigny par exemple, la densité ne le permet pas et que le transport à la demande « n'est pas très efficient et coûteux ». Il s'abstiendra.

**Gabriel DOUBLET** rappelle ensuite que la feuille de route est clairement définie dans le Plan de Mobilité et son plan d'action. Il précise qu'en quinze ans, les leviers fiscaux n'ont jamais été mobilisés car le territoire bénéficiait de la compensation frontalière. Il insiste sur la nécessité de planifier et évoque les « effets ciseaux » provoqués par la baisse des dotations de l'État. Selon lui, depuis dix ans, le territoire ne fait que se mettre « au niveau, de façon très raisonnable », des EPCI comparables. Il rappelle qu'il y a dix ans, il n'y avait ni taxe foncière ni THRS. Il estime qu'il faudra beaucoup communiquer sur les services aux entreprises, les investissements massifs en ZAE, le logement, la formation et le pack employeurs. Il insiste sur le fait qu'il s'agit d'un « ensemble cohérent de politique publique » qui doit être expliqué, assumé et partagé.

**Vu** les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L.5711-1 et suivants, L.5731-1 et suivants et L. 5221-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;

**Vu** l'article L. 5722-7-1 du Code général des collectivités territoriales ;

**Vu** les articles L. 2333-64 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;

**Vu** les articles L. 1231-1-1 et suivants du Code des transports ;

**Vu** la feuille de route 2020-2026 du Pôle métropolitain du Genevois français approuvée par délibération du Comité syndical en date du 26 mars 2021 ;

**Vu** la délibération n°CS2024-15 du Comité syndical du Pôle métropolitain du Genevois français en date du 26 avril 2024 approuvant la modification des statuts du Pôle métropolitain ;

**Vu** les statuts du Pôle métropolitain du Genevois français tels qu'approuvés par arrêté préfectoral n°PREF/DRCL/BCLB-2024-0013 en date du 29 juillet 2024 lui permettant de se doter de la compétence « à la carte » d'autorité organisatrice de la mobilité ;

**Vu** la délibération n°c\_20240527\_mob\_51 adoptée par le Conseil communautaire de la Communauté de communes du Genevois en date du 27 mai 2024 approuvant le transfert effectif de la compétence AOM au Pôle métropolitain du Genevois français ;

**Vu** la délibération n°CC\_2024\_0078 adoptée par le Conseil communautaire d'Annemasse – Les Voirons – Agglomération en date du 26 juin 2024 approuvant le transfert de la compétence AOM au Pôle métropolitain du Genevois français ;

**Vu** la délibération n°2024-46 du Comité syndical du Pôle métropolitain du Genevois français en date du 04 octobre 2024 approuvant le transfert au Pôle métropolitain du Genevois français de la compétence AOM

**Vu** la délibération n°CS2025-47 du Comité syndical en date du 27 juin 2025 relative à la création du Comité des partenaires ;

**Vu** la délibération n°CS2025-57 du Comité syndical en date du 11 juillet 2025 instaurant le versement mobilité et un taux différencié sur le périmètre d'Annemasse Agglo et de la Communauté de Communes du Genevois modulé ;

**Vu** l'avis .....du Comité des partenaires en date du 14 octobre relatif à la modulation du versement mobilité ;

**Vu** les objectifs de report modal du Plan de Mobilité d'Annemasse agglo 2025-2035 et les engagements du territoire en faveur de la transition écologique et du développement des mobilités durables ;

\*\*\*

**CONSIDERANT** que, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2025, le Pôle métropolitain du Genevois Français exerce la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de deux de ses EPCI membres : Annemasse Agglo et la Communauté de communes du Genevois et est, à ce titre, notamment chargé de l'organisation de services réguliers de transport public de personnes ;

**CONSIDERANT** que le versement mobilité, codifié aux articles L. 2333-64 et suivants du CGCT, constitue une ressource essentielle pour le financement des services de transports publics qui rentrent dans le champ de compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité, notamment les lignes régulières, le tramway sur la section française, le transport à la demande, les mobilités actives et partagées ;

**CONSIDERANT** que les deux EPCI membres, Annemasse Agglo et la Communauté de Communes du Genevois avaient un taux de Versement Mobilité respectivement de 1,1% et 0,75%, avant le transfert de leur compétence d'autorité organisatrice de la mobilité ;

**CONSIDERANT** que, lors des travaux de préfiguration du transfert de la compétence « AOM » au Pôle métropolitain du Genevois Français, les élus d'Annemasse Agglo et de la Communauté de communes du Genevois ont choisi de préserver leur taux de Versement Mobilité, conduisant ainsi à instaurer pour la nouvelle AOM un taux de Versement Mobilité modulé pour chacun des deux EPCI ;

**CONSIDERANT** que les projections financières du Pôle métropolitain font apparaître un besoin de financement annuel de l'ordre de 2,2 M€ dès 2026 sur les dépenses mobilités d'Annemasse agglo, et que l'augmentation du taux de versement mobilité de 1,10 % à 1,50 %, sur le territoire d'Annemasse Agglomération, permettra de générer des recettes équivalentes, sans hausse des tarifs usagers ni de la contribution budgétaire d'Annemasse Agglo ;

**CONSIDERANT** que les recettes supplémentaires issues du versement mobilité permettront de financer la phase 2 du tramway Annemasse–Genève (section française, 1,3 km, 3 nouveaux arrêts), la création du BHNS Bonne–Annemasse (3,5 km de couloirs bus), le parc relais Aubrac (200 places), la reconfiguration du réseau de transport collectif et l'amélioration du transport à la demande, la transition énergétique du parc de bus ainsi que le développement du réseau cyclable et des services associés.

Les conditions de fixation de taux de versement mobilité sont encadrées par l'article L. 2333-67 du CGCT. La contribution du versement mobilité est assise sur la masse salariale des établissements publics et privés employant au moins 11 salariés, et dont le lieu de travail est situé sur le ressort territorial de l'AOM.

Or, s'agissant du Pôle métropolitain du Genevois français, le taux maximum peut s'élever au maximum à 2% ; les conditions suivantes étant réunies : seuil démographique supérieur à 100 000 habitants, présence d'un TCSP et d'une commune touristique sur le territoire.

Par ailleurs et en ce qui concerne les syndicats mixtes compétents pour l'organisation de la mobilité, l'article L. 5722-7-1 du CGCT les autorise à moduler le taux du versement mobilité par EPCI le composant.

En effet et par dérogation au principe de l'application uniforme du versement mobilité, un syndicat mixte « ouvert » ou « fermé » est fondé, par décision motivée, à diminuer ou à fixer à zéro le taux dudit versement, sur les territoires des EPCI qui le composent, suivant un critère qu'il établit selon la densité de la population et le potentiel fiscal. Il est en outre précisé que cette réduction doit tenir compte de l'écart constaté entre les divers périmètres des établissements constituant le syndicat.

Pour rappel, le Pôle métropolitain du Genevois français est soumis aux règles applicables aux syndicats mixtes « fermé » dans la mesure où il ne comprend que des EPCI à fiscalité propre.

Or, lors des travaux de préfiguration du transfert de la compétence « AOM » au Pôle métropolitain du Genevois Français, les élus d'Annemasse Agglo et de la Communauté de communes du Genevois ont choisi de préserver leur taux de Versement Mobilité, conduisant ainsi à instaurer pour la nouvelle AOM un taux de Versement Mobilité modulé pour chacun des deux EPCI.

Cette modulation permet aux deux collectivités de maîtriser les recettes fiscales qu'elles souhaitent allouer à la politique de mobilité en fonction des choix budgétaires qui sont les leurs et des services de mobilités déployés sur le secteur correspondant au périmètre des EPCI, sachant que la décision de modifier le taux de versement mobilité relève in fine du Pôle métropolitain.

Dans ce contexte, le Pôle métropolitain, sur le territoire d'Annemasse agglo - au regard des enjeux de mobilité sur son territoire, de la dynamique territoriale, des projets d'infrastructures de transport collectif – souhaite mobiliser des ressources supplémentaires indispensables pour répondre aux besoins de déplacements.

Le taux actuel de versement mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglo est de 1,10 %, et les besoins en termes de mobilité nécessitent de dégager des ressources supplémentaires.

En effet, les projections budgétaires du Pôle métropolitain font apparaître un besoin de financement annuel de l'ordre de 2,2 M€ dès l'année 2026, lié à l'augmentation des coûts d'exploitation et aux investissements nécessaires pour le développement du réseau.

Or, l'augmentation du taux de versement mobilité de 1,10 % à 1,50 % permettrait de générer environ 2,2 M€ de recettes supplémentaires, assurant ainsi l'équilibre du budget mobilité sans recourir à une hausse des tarifs usagers déjà effectuée depuis décembre 2023, ni à une augmentation de la contribution d'Annemasse Agglo.

Cette hausse reste en tout état de cause inférieure au plafond légal prévu par l'article L. 2333-67 du CGCT et alignée sur les pratiques des autres AOM de plus de 100 000 habitants disposant d'un tramway, dont la majorité applique un taux de 2 %.

Cette évolution permettra de financer en complément des autres sources de financement (recettes tarifaires, contribution du budget principal, subvention) :

- Le développement du réseau de transport collectif et l'amélioration de l'intermodalité :
  - Reconfiguration et le développement du réseau de transport collectif, en articulation avec le tramway
  - L'amélioration du transport à la demande permettant de desservir les communes périurbaines
  - Le développement des services à la mobilité (autopartage, covoiturage)
- La transition énergétique du parc de bus du réseau de transports publics (électrification, renouvellement, et acquisition),
- L'écosystème vélo (développement des services vélos en lien avec le développement des voies cyclables : +100 km d'ici 2030)
- Des nouvelles infrastructures de transport collectifs pour les actifs et habitants (bus, tram, transport à la demande) :
  - Le BHNS Bonne–Annemasse : création de 3,5 km de couloirs bus sur les communes de Bonne, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux et Annemasse au sein d'un tracé total de 8.4km ;
  - Le P+R Aubrac (200 places) au terminus du tramway
  - Phase 2 du tramway Annemasse-Genève sur la section française : extension vers le quartier Dussonchet–Perrier sur une nouvelle section de 1.3km, avec 3 nouveaux arrêts et une fréquence renforcée à 6 minutes en heure de pointe à partir de 2028

Cette évolution permettra également de renforcer les solutions mobilités offertes aux employeurs via des plans de mobilité et des services dédiés (pack employeurs).

**Ainsi, le Comité syndical AOM, après en avoir délibéré :**

- **APPROUVE** l'augmentation du taux du versement mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglo de 1,10 % à 1,50 %, à compter du 1er janvier 2026 ;
- **FIXE** le nouveau taux du versement mobilité à 1,50 % sur le territoire d'Annemasse Agglo pour les établissements concernés, conformément aux dispositions légales ;
- **AUTORISE** le Président du Pôle Métropolitain à signer tout document administratif, technique ou financier nécessaire à la mise en œuvre de la présente délibération, et à effectuer les démarches auprès des organismes collecteurs ;
- **CHARGE** les services du Pôle Métropolitain de communiquer cette évolution aux employeurs concernés et de mettre en œuvre les dispositifs d'accompagnement prévus.

*Le résultat du vote est le suivant :*

- Contre, Bernard BOCCARD ;*
- Abstentions, Denis MAIRE et Yves CHEMINAL ;*
- Pour, six élus (Dominique LACHENAL, Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI, Christian DUPESSEY, Gabriel DOUBLET, Nadine JACQUIER et Marion BARGES).*

*Les représentants de la CCG ne prennent pas part au vote.*

*Pour conclure, **Christian DUPESSEY** rappelle que l'AOM fonctionne et remercie « les amis de la CCG » de ne pas avoir pris part au vote. Il félicite l'ensemble des participants.*

## **V. DIVERS**

### **POINT N°1 - POINT D'INFORMATION SUR LES PROCHAINES DATES D'INSTANCES AOM DU POLE METROPOLITAIN**