

Annemasse, le 8 décembre 2025

De  
Monsieur le Président  
Monsieur le Premier Vice-président

A  
Mesdames et Messieurs les  
délégués du Comité syndical

**Objet : Rapport d'orientation budgétaire 2026**

**Préparation du Budget Primitif 2026 – Note de cadrage**

### **1. 1. Contexte général**

La préparation des Budgets Primitifs (BP) pour l'année 2026 s'inscrit dans une logique de continuité et d'achèvement de la feuille de route politique du Pôle métropolitain, adoptée le **26 mars 2021**, ainsi que de la **prospective budgétaire 2022-2026**, adoptée le **18 décembre 2021**.

Les évolutions statutaires récentes ont conduit à la création de deux budgets annexes :

- Un budget annexe **SCOT**,
- Un budget annexe **AOM**.

L'année 2026 permettra de consolider ces nouvelles compétences transférées :

- **Le SCOT du Genevois français**, élaboré sur un périmètre de quatre EPCI : Annemasse Agglo, la Communauté de communes du Genevois, Pays de Gex Agglo et Terre Valserhône.
- **La compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** pour deux EPCI : Annemasse Agglo et la Communauté de communes du Genevois, depuis le **1er juillet 2025**.

### **2. 2. Bilan et orientations stratégiques**

#### **2.1. Mobilité : priorité du mandat**

La mobilité constitue la priorité du mandat, avec la poursuite du déploiement de services destinés au Genevois français : autopartage, covoiturage, services à la mobilité, etc.

L'année 2025 a été marquée par la **création de la carte AOM**. La mission de coordination de la mobilité, mission socle pour l'ensemble des membres du Pôle métropolitain, sera financée par leurs contributions. Elle couvre notamment :

- La planification stratégique Grand Genève,
- La coordination des P+R,
- Les études de déploiement de bus agiles,
- La promotion du multimodal et des services à la mobilité.

À compter du **1er juillet 2025**, les services à la mobilité font l'objet d'une **convention d'entente entre AOM**, portée au budget annexe.

## 2.2. Programme d'actions 2026

L'année 2026, marquée par la préparation du prochain mandat, verra notamment :

- Le suivi de l'évolution du **Projet d'agglomération n°5** et de la mise en œuvre des différents générations de Projet d'agglomération.
- Le déploiement de l'**Inter-SCOT** (boîte à outils ZAN, habitat, foncier).
- La mise en œuvre de dispositifs dédiés à l'**économie circulaire**.
- Le développement d'un **pacte économique fédérateur** entre le Pôle métropolitain et ses EPCI.
- Des actions en faveur de la **transition écologique et énergétique** (Centrales villageoises, contrats chaleur, opération *La Nuit est Belle 2026*, biodiversité).
- Le renforcement de l'offre de **formation** (Grand Forma / ESR) et d'accompagnement à l'évolution professionnelle (Cité des métiers).
- L'appui à des **projets culturels partenariaux et transfrontaliers**, moteurs de cohésion territoriale et développement d'un projet culturel de territoire.

## 3. Budgets 2026

### 3. 3.1. Budget principal

Le sixième projet de budget du mandat est conforme à la prospective financière 2022-2026 et intègre les évolutions de compétences (SCOT pour quatre EPCI et AOM pour deux EPCI).

#### Recettes

La contribution de base 2026 est fixée à **5,72 €/habitant** pour les huit EPCI membres.

#### Contexte financier

Le projet de BP 2026 s'inscrit dans un contexte :

- De **crise des finances publiques**,
- De **fortes incertitudes sur les recettes externes**, notamment les cofinancements de l'État et des autres collectivités.

Ce contexte impose **prudence, maîtrise des dépenses et priorisation des actions**.

### 4. 3.2. Budgets annexes

#### A. SCOT

Le BP 2026 est conforme à la programmation pluriannuelle 2024-2029 et aux orientations du Comité de Pilotage SCOT.

- La cotisation SCOT de base est proposée à **1,70 €/habitant**, pour un budget global d'élaboration estimé à **2,25 M€ sur 5 ans** (études + ressources humaines).
- Toute dépense spécifique à un EPCI sera **répercutée sur sa cotisation annuelle**.

Pour Annemasse Agglomération, il est proposé une cotisation réhaussée à **2,27 €/habitant**, intégrant :

- Des frais de contentieux juridique,
- Des dépenses liées à l'enquête publique du PAEN,
- Une modification simplifiée du SCOT pour mise en compatibilité avec la loi Climat & Résilience et l'objectif ZAN.

## B. AOM

Le budget 2026 prévoit :

- **Près de 30 M€ en investissement,**
- **Près de 26 M€ en fonctionnement.**

### Investissements principaux

- **Annemasse Agglomération :**
  - Fin des travaux d'extension du tram (dernière ligne droite en 2026),
  - Mise en œuvre du **P+R Aubrac**.
- **Communauté de communes du Genevois (CCG) :**
  - Réalisation de la **voie bus ArchParc**,
  - Reprise des études du **tramway de Saint-Julien**.

### Fonctionnement

Les dépenses concernent principalement :

- La poursuite des contrats d'exploitation bus (TP2A, Gembus),
- Les transports scolaires,
- L'exploitation de la **ligne 80 via le GLCT Transport Public**, à laquelle le Pôle adhèrera au **1er janvier 2026**.

Des enveloppes sont également prévues pour :

- La préparation des futurs contrats (périmètre, modalités de passation),
- La réflexion sur la tarification.

Pour rappel, il est recommandé de maintenir **2,58 €/habitant** dans les budgets des EPCI membres de la Convention d'entente de l'intercommunalité pour les services à la mobilité.

### 4. Calendrier budgétaire 2026

- **Octobre–novembre 2025** : dialogue budgétaire avec les services.
- **5 décembre 2025** : orientations budgétaires du Bureau.
- **18 décembre 2025** : débat d'orientation budgétaire (DOB) au Comité syndical.
- **6 février 2026** : vote du Budget primitif 2026.

### Annexe au ROB

- **Programme d'actions 2025.**

## SOMMAIRE

1.	1. Contexte général .....	1
2.	2. Bilan et orientations stratégiques .....	1
3.	3.1. Budget principal .....	2
4.	3.2. Budgets annexes .....	2
1.	Préambule : contexte de l'élaboration budgétaire .....	5
2.	Contexte économique et financier .....	5
1.	Contexte international et perspectives françaises .....	5
2.	Les dispositions du Projet de loi de finances 2026 .....	6
3.	L'action du Pôle métropolitain et la mise en œuvre de la feuille de route .....	8
4.	Les ressources financières .....	9
3.	Les cotisations .....	9
4.	Les dispositifs contractuels et les partenariats financiers au service des projets .....	10
5.	Les ressources humaines .....	13
1.	Les effectifs .....	13
	Répartition prévisionnelle du Personnel en 2026 .....	15
6.	Organisation interne et gestion des emplois et des compétences .....	16
1.	Logistique – informatique .....	17
2.	Masse salariale/RIFSEEP .....	17
3.	Organisation du temps de travail .....	18
4.	Gestion des carrières/avancement .....	18
5.	Indemnités des élus .....	18
6.	Actions sociales .....	18
7.	Externalisations .....	19
7.	Budget principal 2025 : bilan (BP+BS) .....	20
8.	Budget annexe SCOT 2025 .....	24
9.	Budget annexe MOBILITE 2026 .....	25
1.	Les ressources financières et structuration du budget AOM .....	25
10.	Zoom sur Annemasse Agglomération .....	27
12.	Zoom sur la Communauté de Communes du Genevois .....	34
13.	Le budget AOM 2026 .....	39
14.	La dette du budget AOM .....	42
15.	Synthèse des délibérations AOM .....	47

# 1. Préambule : contexte de l'élaboration budgétaire

Conformément aux dispositions du Code général des collectivités territoriales (CGCT), et notamment de l'article L.5211-36, applicable aux syndicats mixtes, le présent rapport d'orientation budgétaire (ROB) est présenté en amont du vote du budget primitif afin de permettre aux membres de l'organe délibérant de débattre des orientations générales de la politique budgétaire, de la stratégie financière pluriannuelle et des grands équilibres du budget.

Cette exigence découle plus largement de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe), qui a renforcé les obligations de transparence financière des groupements de collectivités exerçant des compétences stratégiques. Elle a notamment élargi l'obligation de présenter un ROB à l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, ainsi qu'à certains syndicats mixtes, en fonction de leur taille et de leur périmètre d'action.

Le ROB vise ainsi à favoriser une vision partagée des enjeux budgétaires et à préparer le débat démocratique préalable à l'adoption du budget primitif.

Il s'inscrit dans une logique de programmation et d'anticipation, essentielle dans le contexte du transfert de la compétence mobilité au pôle métropolitain effective depuis le 1er juillet 2025, et de la création corrélative d'un budget spécifique, autonome et consolidé.

## 2. Contexte économique et financier

### 1. Contexte international et perspectives françaises

#### *A l'échelle internationale et européenne*

Selon le FMI, l'économie mondiale s'adapte à un paysage reconfiguré par des nouvelles mesures. Les accords et remises à plat qui ont suivi la hausse des droits de douane ont été stabilisés à fin 2025 mais le climat global reste changeant, et les facteurs temporaires qui avaient soutenu l'activité au premier semestre 2025, les mesures d'anticipation et d'accompagnement par exemple, s'amenuisent.

La croissance mondiale devrait ralentir, de 3,3 % en 2024 à 3,2 % en 2025 et 3,1 % en 2026, et s'établir autour de 1,5 % dans les pays avancés, et juste au-dessus de 4 % dans les pays émergents et les pays en développement.

La zone euro devrait enregistrer une croissance de +1,3 % en 2025, largement tirée par les petites économies.

L'inflation devrait poursuivre sa baisse à l'échelle mondiale, mais varier selon les pays : supérieure aux objectifs aux États-Unis, avec des effets positifs, et modérée ailleurs.

La croissance des investissements reste timide, en particulier en Europe, où les conditions de crédit s'améliorent mais restent contraignantes.

Ces perspectives pourraient être revues à la baisse. L'incertitude politique persistante, la montée du protectionnisme et les variations sur la ressource en main d'œuvre pourraient freiner la croissance. Les fragilités des finances publiques, les contraintes des marchés financiers et l'érosion des institutions pourraient également menacer la stabilité des économies européennes.

### *Perspectives économiques françaises*

L'économie française entamera un rebond à partir de l'année 2026. C'est en tout cas l'hypothèse formulée par la Banque de France. Selon l'institution, la France devrait ainsi voir son PIB (le total de la richesse produite dans le pays) augmenter de 0,9 % en 2026, contre 0,7 % en 2025.

Ce rebond de l'activité, qui se poursuivrait potentiellement en 2027 (+ 1,1 %) serait donc relativement timide, notamment comparé à la croissance enregistrée durant les années post-pandémie, ou entre 2017 et 2020.

Il est aussi moins important que celui envisagé lors de précédentes prévisions quand la Banque de France prévoyait une croissance de 1 % en 2026. Cette révision à la baisse de la croissance pour 2026 est d'abord liée à un taux de change euro/dollar et à un cours du pétrole moins favorables que prévu.

Elle est aussi une conséquence des incertitudes politiques qui pourraient perdurer en France et qui, comme l'a rappelé le chef économiste de la Banque de France, « peuvent créer des comportements attentistes chez les agents économiques. »

Malgré tout, un raffermissement progressif de la croissance à l'horizon 2026 et 2027 est espéré. Dans l'Hexagone, cette croissance serait surtout dû à deux facteurs.

- Le premier est la consommation des ménages, qui est à la source de la moitié du PIB français. Celle-ci augmenterait de 1 % l'an prochain

Deuxième cause du rebond envisagé en 2026 : les investissements, surtout ceux issus de la sphère privée (ménages et entreprises). Le taux d'investissement des ménages augmenterait de 1,7 % l'an prochain (après avoir augmenté de 0,5 % en 2025) quand celui des entreprises serait en hausse de 1,2 % (après une baisse de 0,6 % en 2025, année marquée par une instabilité fiscale et politique qui a découragé certains projets).

Enfin l'inflation devrait rester inférieure à 2 % (1,3 % en 2026, 1,8 % en 2027) et sera donc largement inférieure au niveau enregistré en 2022 ou 2023.

## **2. Les dispositions du Projet de loi de finances 2026**

Le PLF 2026<sup>1</sup>, selon le projet initial présenté par le Gouvernement, avant le débat parlementaire, vise à concilier le triple objectif de financer des priorités stratégiques du pays, de préserver son modèle social et de restaurer des marges de manœuvre budgétaires.

En 2026, le solde public atteindrait -4,7 % du PIB, en amélioration de +0,6 point de PIB par rapport à 2025. Le projet de loi prévoit de ralentir la hausse des dépenses publiques, pour diminuer leur part dans le PIB. En 2026, les dépenses de l'État s'élèveront à près de 501 Md€, soit +10,5 Md€ par rapport à 2025 (au sein du périmètre de dépenses de l'État).

---

<sup>1</sup> Source : Ministère des Comptes publics

Ce plan d'actions doit permettre de ramener le déficit public à environ 4,7 % du PIB en 2026 et à moins de 3 % en 2029, comme s'y est engagé le Gouvernement auprès des Français et des partenaires européens. L'ajustement budgétaire proposé pour 2026 repose prioritairement sur la maîtrise des dépenses publiques, qui représente deux tiers de l'effort total.

Le Gouvernement propose ainsi d'augmenter les dépenses de mission « Défense » de +6,7 Md€ par rapport à la loi de finances pour 2025, soit une accélération de +3,5 Md€ par rapport aux évolutions déjà prévues par la loi de programmation militaire 2024-2030. La protection de la sécurité des Français justifie elle aussi de poursuivre la hausse des crédits (+0,6 Md€) et des effectifs (+1 600 emplois) du ministère de l'Intérieur. Le ministère de la Justice, significativement renforcé sur les dernières années, connaîtra à nouveau une hausse de ses crédits (+0,2 Md€) et de ses effectifs (+1 600 emplois).

Ce projet de budget propose également de poursuivre les investissements dans les dépenses d'avenir. A ce titre, les crédits dédiés à la transition énergétique progressent également afin de poursuivre la décarbonation de l'économie.

Côté recettes, l'effort en 2026 reposerait avant tout sur un effort supplémentaire des contribuables disposant des moyens les plus importants, à hauteur de 6,5 Md€.

Parmi ces mesures, peuvent être citées à titre d'exemple :

- une taxe sur le patrimoine financier (holdings), doublée d'une contribution minimale des foyers disposant des revenus les plus élevés, pour un total de 2,5 Md€
- la surtaxe exceptionnelle sur les bénéfices des plus grandes entreprises, qui serait partiellement prolongée d'un an
- la poursuite de la rationalisation des niches fiscales et sociales pour près de 5 Md€
- les barèmes de l'impôt sur le revenu et de la CSG maintenus à leur niveau actuel, pour un rendement de 2,2 Md€.

#### *Mesures concernant les collectivités territoriales dans le cadre du PLF 206*

Les collectivités locales seront associées aux efforts de maîtrise du déficit public aux proportions restant à préciser dans le cadre de l'adoption finale du Budget 2026. Dans son projet de loi de finances, le Gouvernement chiffre à 4,6 milliards l'effort demandé aux collectivités locales.

La contribution des collectivités dépasserait les 15% de l'effort global du budget 2026 alors que la dette locale ne représente que 8% de la dette publique, soit 262 milliards d'euros sur un total de 3305 milliards

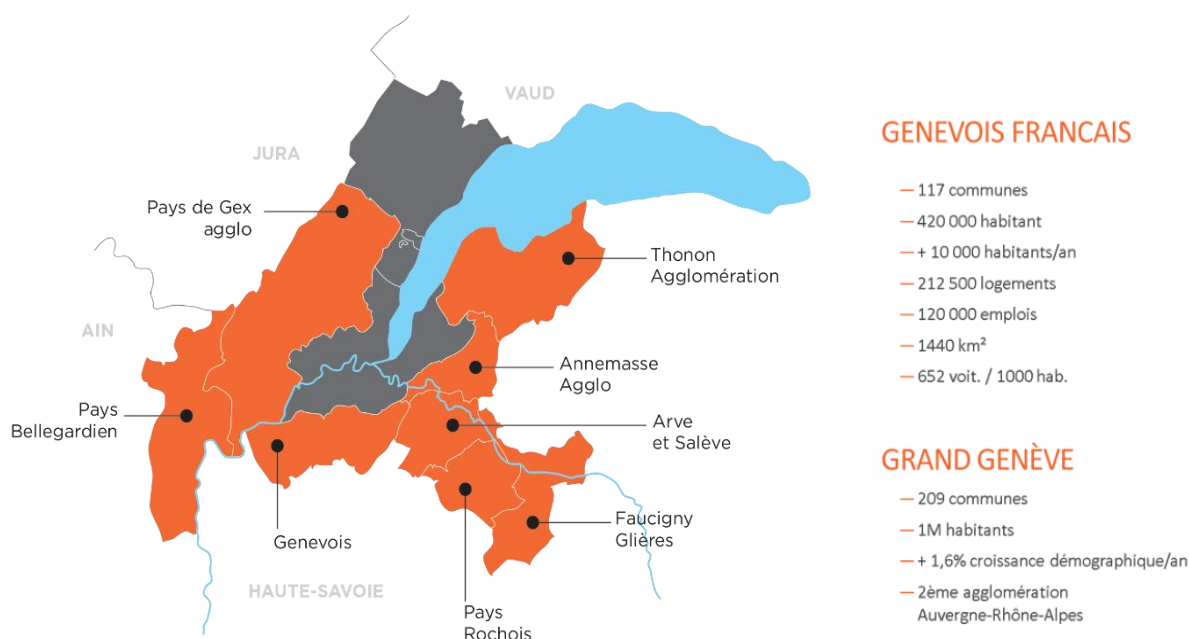
En parallèle, l'objectif du Gouvernement est de réduire le poids des normes afin de redonner le pouvoir d'agir aux élus.

Les collectivités les plus exposées financièrement à la conjoncture et au vieillissement démographique seront accompagnées, avec en particulier la mobilisation du fonds de sauvegarde pour un montant trois fois supérieur par rapport à 2024 à destination des départements les plus fragiles.

L'accompagnement des collectivités faisant face à des événements climatiques d'ampleur serait également augmenté et simplifié.

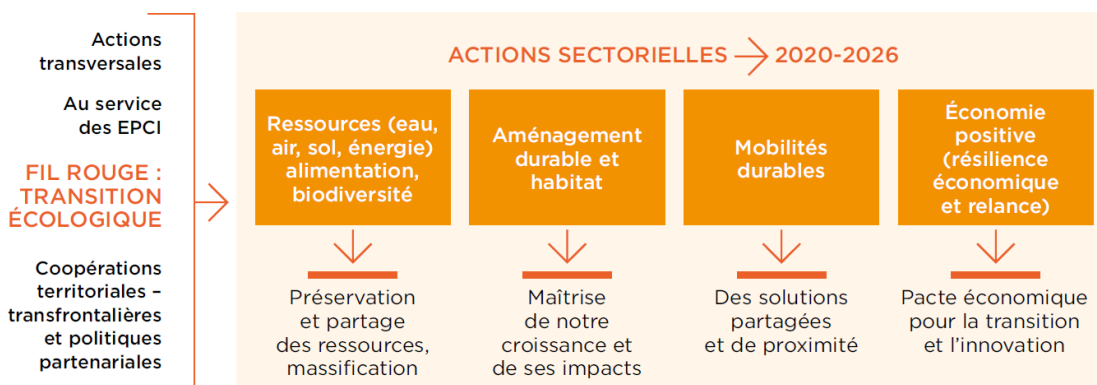
### 3. L'action du Pôle métropolitain et la mise en œuvre de la feuille de route

Le **Pôle métropolitain du Genevois français**, issu de la coopération renforcée entre **huit intercommunalités**, regroupe **117 communes**, plus de **440 000 habitants**, **120 000 emplois** et près de **22 500 entreprises**. Ce territoire constitue la **partie française du Grand Genève**, une agglomération transfrontalière de plus d'un million d'habitants, marquée par une **croissance démographique soutenue (+10 000 habitants/an)**, des flux pendulaires denses, et une forte imbrication économique, sociale et environnementale entre la France et la Suisse.



Depuis sa transformation en **pôle métropolitain en 2017**, cette structure interterritoriale a vocation à renforcer la **parole collective des élus** au sein des instances de coopération transfrontalière, à accroître la **visibilité du territoire** au niveau régional et national, et à porter **des projets structurants** dans les domaines stratégiques que sont la **mobilité, l'aménagement, l'économie, la transition écologique ou encore la formation**.

Dans cette logique, la **feuille de route 2020-2026** du pôle métropolitain fait de la **transition écologique un fil rouge transversal**, et identifie les **mobilités durables** comme un axe sectoriel prioritaire. Elle articule des objectifs de **maîtrise de la croissance urbaine**, de **partage des ressources**, de **résilience économique**, et de **solutions de mobilité de proximité**, en s'appuyant sur une gouvernance partenariale et une logique de coopération transfrontalière assumée.



C'est dans ce cadre qu'interviennent les **transferts de compétences opérés en 2024 et 2025**, traduisant un basculement institutionnel d'envergure :

- le **transfert de la compétence SCOT**, effectif depuis le 4 octobre 2024 pour quatre EPCI ;
- le **transfert de la compétence « autorité organisatrice de la mobilité »** au 1er juillet 2025 pour **Annemasse Agglo** et la **Communauté de communes du Genevois**.

Ces évolutions ont été rendues possibles par la **modification statutaire du pôle métropolitain**, entérinée par l'**arrêté préfectoral du 29 juillet 2024**. Elles traduisent la volonté des élus de répondre aux défis actuels par une **intégration accrue des politiques publiques**, une **vision de long terme** et une **capacité d'action renforcée** à l'échelle du bassin de vie.

## 4. Les ressources financières

### 3. Les cotisations

#### *Cotisations au Budget Principal*

Conformément à la trajectoire adoptée lors du comité syndical du 18 décembre 2021 prenant en compte les propositions liées aux réalisations des objectifs de la feuille de route du Pôle métropolitain, nous préconisons que les EPCI puissent programmer dans leur projet de budget 2026, une contribution de 5,72 €/habitant au Budget principal du Pôle métropolitain

Dans le cadre du BP2026 l'objectif demeure la priorisation des dépenses en adéquation avec la feuille de route politique du mandat 2020-2026.

#### *Dans le cadre du SCOT*

le Pôle métropolitain s'appuie désormais majoritairement sur la participation de ces membres pour assurer ses missions et services au sein de son budget principal.

		Prévision des cotisations 2026										nov-25
		Annemasse Agglo	Pays de Gex Agglo	Thonon Agglomération	CC Arve et Salève	CC Faucigny-Glières	CC du Genevois	CC Pays Rochois	Terre Valserhone l'Interco			
		Population INSEE	97743	108314	98339	21163	29584	50465	30704	22377	Total cotisations/budget	
Contribution BP Pôle métropolitain (€/habitant)	5,72 €	559 089,96 €	619 556,08 €	562 499,08 €	121 052,36 €	169 220,48 €	288 659,80 €	175 626,88 €	127 996,44 €		2 623 701,08 €	
Contribution Budget annexe SCOT (€/habitant)												
	AA: 2,27 €	221 876,61 €									221 876,61 €	
	PGA, TVI 1,70 €		184 133,80 €						38 040,90 €		222 174,70 €	
	CCG 1,70 €						85 790,50 €				85 790,50 €	
Contribution convention d'entente services à la Mobilité (€/habitant)	2,58 €	252 176,94 €	279 450,12 €	253 714,62 €			130 199,70 €		57 732,66 €		721 097,10 €	
		Total cotisations/EPCI (hors AOM)	1 033 143,51 €	1 083 140,00 €	816 213,70 €	121 052,36 €	169 220,48 €	504 650,00 €	175 626,88 €	223 770,00 €	3 874 639,99 €	

Les EPCI ayant délégués la compétence SCOT verront les cotisations sollicitées réparties de la manière suivante :

- 2,27 € par habitant pour Annemasse Agglomération
- 1.70 € pour Pays de Gex Agglo, Terre Valserhone l'Interco et la Communauté de Communes du Genevois

#### *Contributions relatives aux services à la mobilité (convention d'entente)*

La convention d'entente relative à la mise en œuvre de services de mobilité (covoiturage, autopartage....) fera l'objet d' un montant estimatif de contribution se portant à 2.58 €/habitant pour les EPCI concernés (Annemasse Agglo, Pays de Gex Agglo, Thonon Agglomération, CC du Genevois, Terre Valserhone l'Interco).

*Dans le cadre de l'AOM*

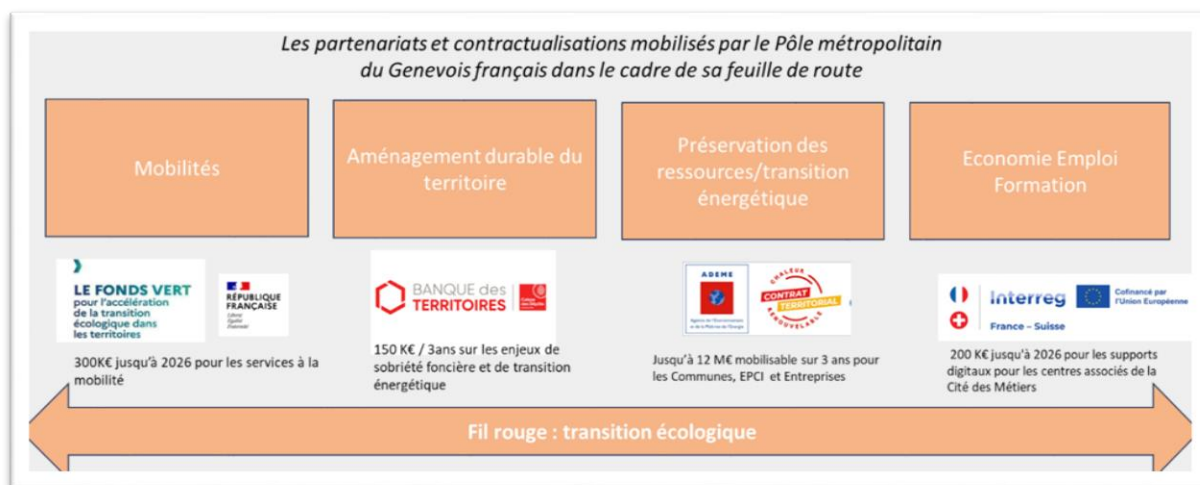
## **4. Les dispositifs contractuels et les partenariats financiers au service des projets**

La collectivité, ne disposant pas de ressources dynamiques (hors la fiscalité levé dans le cadre de sa compétences AOM), recherche systématiquement un support financier auprès des partenaires institutionnels pour élaborer son programme de travail découlant de sa feuille de route.

Malgré un contexte de rigueur budgétaire de raréfaction des accompagnements financiers en fonctionnement, le Pôle métropolitain poursuit le développement de politiques contractuelles, adossées à des logiques partenariales : les actions relevant de plusieurs niveaux de compétences, le montage de partenariats s'est imposé comme une solution pour la mobilisation des acteurs autour d'une démarche de projet et pour le financement.

Le Pôle métropolitain s'est appuyé particulièrement en 2023 et 2024 sur le soutien de l'Etat (par le biais du Fonds Vert ou de l'ADEME pour le Contrat Chaleur Renouvelable), pour financer son programme d'actions, notamment en matière de services à la mobilité. Les récentes perspectives budgétaires présentées par le Gouvernement laisse augurer une baisse de ces dotations qui se confirme en 2026.

Ces programmes profitent également aux opérations portées par les collectivités maîtres d'ouvrages du Genevois français.



### *A l'échelle du Grand Genève*

A l'échelle du bassin de vie transfrontalier, le Pôle métropolitain conforte les moyens de contractualisations pour les projets majeurs de ses huit membres.

La Confédération Suisse est sollicitée par l'intermédiaire du dispositif « Projet d'agglomération » du Grand Genève pour l'accompagnement des maîtrises d'ouvrages intercommunales et communales en matière d'aménagement opérationnel lié au projet d'infrastructure de mobilité.

La 4<sup>ème</sup> génération (2024-2027) de l'appel à projet va permettre de bénéficier de plus de 42 millions de CHF, issus des fonds fédéraux, pour différents investissements portés par les intercommunalités ou communes du Genevois français : extension du réseau de tramways transfrontaliers (Genève-Ferney-Voltaire et phase 2 du tram d'Annemasse) ; développement du réseau de Bus ( bus à haut niveau de service entre la gare d'Annemasse et l'Hôpital Alpes Léman -CHAL) ; Pôle d'échange Multimodal de Marignier ; mesures de mobilité douce.

La 5<sup>ème</sup> génération de cette contractualisation a été déposée en juin 2025 auprès de la Confédération Suisse (2028-2032) pour un montant d'env 65 M€ (signature de l'accord sur les prestations fin 2026).

### *A l'échelle du Genevois français*

Le Pôle métropolitain s'est engagé avec ses EPCI membres dans la mise en oeuvre d'un Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE), construit sur un format inédit à double échelle pour la durée du mandat (2020-2026).

#### *Des accompagnements financiers en soutien de la Transition Ecologique*

Dans ce cadre intégrateur de contractualisation qu'est le CRTE, d'autres appels à projet émanant de l'Etat ou de ses opérateurs (ADEME, Programme d'Investissement d'Avenir ; etc.) sont identifiés pour soutenir la Transition Ecologique du territoire.

Le Pôle métropolitain a bénéficié de l'appui du Fonds Vert dans le cadre de ses projets liés à Mobilité et à l'AOM. Néanmoins, cet accompagnement financier a été revu à la baisse en 2025 dans un contexte de restrictions des dotations de l'Etat aux collectivités. Cette diminution sera confirmée probablement en 2026.

La collectivité déploie, depuis 2023, un Contrat Chaleur Renouvelable (ADEME) permettant l'accompagnement des projets d'énergies renouvelables de moyennes capacités à l'échelle de son territoire. A ce titre, la collectivité maître d'ouvrage bénéficiera d'un soutien financier pour le financement des projets en fonctionnement et investissement ainsi que pour l'animation du dispositif, soit au total plus de 12 millions d'€ mobilisable au maximum sur trois ans. Un avenant est possible pour une année supplémentaire afin de continuer à faire bénéficier les porteurs de projets du territoire des fonds encore à disposition

Enfin, le Pôle métropolitain est accompagné, par le biais de l'obtention d'un AMI de l'ADEME concernant l'Economie Sociale et Solidaire, pour la période 2023-2025.

#### *Des dispositifs pluri-annuels de soutien au programme d'actions*

D'autres types de partenariats sont mobilisables par le Pôle métropolitain de manière pluriannuelle (dans le cadre du budget principal et du budget annexe AOM) :

- Les fonds européens accessibles (notamment le programme FEDER INTERREG France-Suisse) pour une série de démarches inscrites aux programmes de travail du Grand Genève et du Genevois français. Plusieurs projets ont été déposés en 2025 (sur 3 ans) par le Pôle métropolitain dans le cadre de sa compétence AOM et de la convention d'entente (INTERREG MULTRAN) relative aux services à la Mobilité, tout comme sur les enjeux d'observation territoriale à l'échelle du Grand Genève (INTERREG POPGG) + INTERREG Planète dans le cadre de sa compétence économie.
- la Caisse des Dépôts et Consignations, par le biais d'une convention triennale entre la Banque des territoires et le Pôle métropolitain renouvelée en septembre 2023 pour la période 2023-26, afin de cofinancer certains volets du programme de travail issu de la feuille de route (Aménagement du territoire et Mobilité).

# 5. Les ressources humaines

## 1. Les effectifs

L'organisation des ressources humaines du Pôle métropolitain a été impacté en 2025 par le transfert de compétences AOM. 17 postes au total ont été transférés et sont inscrits au tableau des emplois (délibération du 27 juin 2025) ainsi que 3 contrats de projets, ces postes sont affectés budgétairement au budget annexe AOM du Pôle métropolitain et supportés par le budget principal. Ils viennent s'ajouter aux 20 agents en poste précédemment au sein de la structure.

Le nombre total de postes<sup>2</sup> (41 pour les effectifs budgétés comprenant 38 postes occupés) au sein de la collectivité est réparti entre :

- 30 postes pour la filière administrative (dont 19 postes en catégorie A, 5 postes en catégorie B et 6 postes en catégorie C)
- 11 postes pour la filière technique (totalité en catégorie A)

5 contrats de projets sont également mis en œuvre au sein de la collectivité.

La répartition actuelle reflète une majorité d'agents de catégorie A par les typologies de poste proposés au sein de la collectivité.

On notera sur la période précédente une augmentation notable du nombre d'agents titulaires (passés de 5 en 2010 à 13 en 2023) et de contractuels (de 4 à 8 sur la même période), dont quatre contrats ont été transformés en CDI depuis 2021.

Malgré un contexte de tensions sur le marché du travail public, le Pôle métropolitain parvient à maintenir son attractivité en développant des mutualisations fonctionnelles avec les EPCI membres (notamment sur la commande publique, les finances, l'archivage et la protection des données). Ce mouvement s'est amplifié dans le cadre du transfert de compétences AOM avec la structuration d'une convention de mises à disposition avec Annemasse Agglomération et d'une convention de prestations de services avec la Communauté de Communes du Genevois sur un ensemble de fonctions supports nécessaires à la continuité de service.

*Services mis à disposition (Annemasse aggro -AA) et convention de prestations de services (CC du Genevois -CCG)*

Services mutualisés - ETP prévisionnels	
Répartition par service et par territoire	
SERVICES CONCERNÉS	ETP PRÉVISIONNELS
Commande publique	0,7 ETP (AA) 0,3 ETP (CCG) <i>Convention de prestations pour la CCG (selon les frais réels), estimées</i>
Finances	0,7 ETP (AA) 1 ETP (CCG)
Administration	0,5 ETP (CCG)
Subventions/politiques partenariales	0,3 ETP (AA) 0,15 ETP (AA-finances, paiement) 0,25 ETP (CCG)
RGPD	0,1 (AA)
Juridique	0,15 ETP (AA) 0,1 ETP (CCG)
Foncier	0,1 ETP (AA) 0,1 ETP (CCG)
Économie	0,3 ETP (AA) 0,1 ETP (CCG)
Environnement	0,3 ETP (AA) <i>Prestations externalisées pour la CCG (selon les frais réels)</i>
<b>TOTAL (Estimations)</b>	<b>6,05 ETP (AA) 2,65 ETP (CCG)</b>

Enfin, dans le cadre du **transfert de la compétence SCOT**, quatre agents issus des EPCI membres ont été mis à disposition, avec des volumes d'ETP différenciés selon les territoires concernés.

Répartition des ETP mis à disposition	
Budget annexe SCOT	
EPCI - % ETP MIS À DISPOSITION DANS LE CADRE DU BUDGET ANNEXE SCOT	
Pays de Gex-Agglo	30 %
Annemasse Agglo	40 %
Communauté de Communes du Genevois	40 %
Terre Valserhône l'Interco	30 %

## Répartition prévisionnelle du Personnel en 2026

L'évolution prévisionnelle de la **masse salariale** s'explique par les **avancements de carrière** (échelons, technicité).

## 6. Organisation interne et gestion des emplois et des compétences

Répartition des activités par fonction			
Pourcentage d'activité et répartition Budget annexe SCOT / AOM			
FUNCTION	POURCENTAGE D'ACTIVITÉ	DONT % ETP DÉDIÉ BUDGET ANNEXE SCOT	DONT % ETP DÉDIÉ BUDGET ANNEXE AOM
1-Directeur général des services	100%		
1-Directrice générale adjointe des services	100%		
1-Administrateur du GLCT Grand Genève	100%		
1-Responsable de pôle Administration générale, finances, RH	100%		20%
1-Responsable politiques contractuelles, chargé de missions transversales	100%		25%
1- Chargée des assemblées et administration générale	100%		10%
1-Gestionnaire RH et finances	100%		25%
1-Assistance administratif	100%		
1- Responsable du pôle Communication - Participation/Culture	100%		
1-Chargée de mission communication	80%	20%	35%
1-Chargée de mission coopération culturelle et mobilisation participative	100%		
1-Chargé de mission communication numérique	100%		
1-Chargé de mission communication transition écologique	100%		
1-Responsable Pôle Développement territorial	100%		
1-Responsable Economie-Formation	100%	10%	
1-Responsable Aménagement du territoire	100%	20%	
1-Cheffe de projet SCOT	100%	100%	
1-Chargé de mission SCOT - Aménagement	100%	80%	
1-Responsable Transition écologique	80%	20%	
1-Chef de projet Transition Ecologique, énergie, qualité de l'air	80%		
1-Directrice des Mobilités	100%		100%
1-Responsable de service études et stratégies	100%		100%
1-Chargée de mission études et stratégies	80%		100%
1-Chargé de mission études et stratégies	100%		20%
1-Chef de service infrastructures et patrimoine	100%		
1-Directeur/trice de projet infrastructures et TCSP	100%		100%
1-Cheffe de projet TCSP	100%		100%
1- Responsable des relations usagers (tram- piétonnisation)	100%		100%
1-Chargée de communication tram-piétonnisation	100%		100%
1- Responsable technique réseau de transports urbains	80%		100%
1-Cheffe de projet P+R infrastructures	60%		60%
1-Chargée de mission P+R Mobilité	100%		100%
1- Assistant.e médiateur, relations avec les riverains et professionnels	100%		100%
1-Cheffe de service solutions de mobilité	100%	10%	45%
1-Chargé.e de mission performance contractuelle	100%		
1-Chargé.e de gestion transports scolaires	100%		
1-Chargé.e de mission modes actifs	90%		65%
1- Chargé.e de missions développement et exploitation des transports collectifs	100%		100%
1-Chargé.e d'inscription des transports scolaires	100%		
1-Chargée de mission mobilités partagées	80%		65%
1-Assistant.s d'opérations	100%		100%
1- Assistant.s de gestion administrative et financière	100%		100%
1-administrative et financière	100%		100%

# 1. Logistique – informatique

Compte tenu de la croissance des activités et des transferts opérés, le Pôle métropolitain a mené une réflexion sur son organisation interne.

La collectivité a fait évoluer progressivement ses services vers davantage de digitalisation et de souplesse organisationnelle (aménagement des locaux, accès à distance du serveur, déménagement, télétravail...).

Un nouvel espace de travail a été aménagé au 1<sup>er</sup> étage de son siège au 15 avenue Emile Zola en complément des locaux du 3<sup>ème</sup> étage existant dans le cadre du transfert de la compétence AOM et de l'accueil de nouveaux agents. Un espace de travail a été conservé pour la direction de la Mobilité dans les locaux de la Communauté de Communes du Genevois afin de conserver une proximité avec les habitants de ce territoire en matière notamment de transports scolaires et d'offre de services.

L'accès du serveur à distance est opérant. Le Pôle métropolitain s'est doté de logiciels métiers adaptés, destinés à développer le télétravail ou le travail sur des sites distants (téléphone IP, plateforme collaborative...) permettant notamment de gagner en productivité. Des matériels ont été acquis pour améliorer le confort des agents (écrans, claviers, sièges adaptés...).

La collectivité travaille également à amplifier l'usage partagé des postes de travail en cas d'absence des agents des locaux pour optimiser les espaces.

# 2. Masse salariale/RIFSEEP

Pour 2026, il est proposé d'inscrire au budget primitif une masse salariale de 3 403 360 € (salaires y compris direction mobilité et SCOT, charges, indemnités des élus, tickets restaurants, CNAS, assurance statutaire).

L'effectif du Pôle métropolitain s'élève à 41 agents (hors agents mutualisés) et 5 contrats de projet au 01/10/2025. A ce jour, 3 postes inscrits au tableau des emplois restent ouverts et non pourvu.

Il est à noter que le Pôle métropolitain s'est doté d'un RIFSEEP en 2017, modifiée en 2024 pour sa partie IFSE et en 2025 pour sa partie IFSE « régie », ainsi que d'une délibération sur les quotas de promotion en 2023.

En 2024, le Pôle métropolitain a entrepris de la refonte du RIFSEEP au regard de la nécessité de mise en conformité réglementaire (intégration de la filière technique) et des besoins de convergence dans le cadre des transferts de compétences comprenant l'intégration de personnels issus d'autres EPCI.

Concernant la mise à jour de l'IFSE, une proposition de nouvelle grille de classification a été transmise au Comité Social Territorial et adoptée au Comité Syndical 05/12/2024.

Cette refonte s'est effectuée en garantissant les salaires pour les agents d'ores et déjà en poste.

Pour l'adaptation du CIA, une proposition a été transmise au CST au 1<sup>er</sup> trimestre 2025 pour une adoption au second trimestre 2025

### 3. Organisation du temps de travail

L'intégration de nouveaux agents transférés introduit la nécessité de réviser les cycles de travail au sein de la collectivité. Ce projet a été conduit lors du premier semestre 2025.

Afin de faciliter les convergences, quatre cycles de travail sont désormais intégrés :

Cycles de travail et congés				
Répartition selon le cycle hebdomadaire				
Cycle hebdomadaire	36H30	37H30	39H	40H
Jours travaillés / semaine	4(*) ou 4,5 jours <small>(*) dans le cadre de l'expérimentation à lancer</small>	5 jours	5 jours	5 jours
RTT	7,5 jours	15 jours	23 jours	27 jours
Congés annuels	22,5 jours	25 jours	25 jours	25 jours

Une évolution de la charte de télétravail a fait l'objet d'une délibération en date du 10 décembre 2020 autorisant les agents du Pôle métropolitain de télétravailler deux jours par semaine pour un temps plein et une journée pour un temps partiel.

### 4. Gestion des carrières/avancement

Un travail a été mené sur la définition d'une politique d'avancement des agents afin de répondre aux remarques issues du contrôle effectué en 2017 et 2018 sur la gestion de l'ARC syndicat mixte et du Pôle métropolitain et à l'obligation au 1<sup>er</sup> janvier 2021 de présenter des lignes directrices de gestion : celles-ci ont été formalisées et adoptées en 2023.

### 5. Indemnités des élus

Le Président et les Vice-Présidents ne souhaitent pas percevoir le taux maximum d'indemnités auquel ils peuvent prétendre en vertu de la loi et du règlement, le montant des indemnités de fonction du Président et des Vice-Présidents a été adopté de la manière suivante :

- Le Président : 17.32 % de l'indice brut terminal de l'échelle indiciaire de la fonction publique
- Les 7 Vice-Présidents : 8.66% de l'indice brut terminal de l'échelle indiciaire de la fonction publique.

### 6. Actions sociales

Le Pôle métropolitain recourt aux services du CNAS. Il s'agit d'un organisme de portée nationale qui a pour objet l'amélioration des conditions de vie des personnels de la fonction publique territoriale et de leurs familles. A cet effet, il propose à ses bénéficiaires un très large éventail de prestations (aides, secours, prêts sociaux, vacances, loisirs, culture, chèques-réduction...) qu'il fait évoluer chaque année afin de répondre à leurs besoins et à leurs attentes.

La collectivité participe à la garantie salaire des agents à hauteur de 50% du montant de l'assurance. Elle participe également à la mutuelle labellisée (prévoyance) des agents (participation forfaitaire selon les seuils de salaire brut).

Une réflexion a été conduite sur l'accompagnement à la mobilité durable des agents durant l'année 2023. Cette démarche a conduit la collectivité à délibérer pour la mise en œuvre d'un « forfait mobilité durable » pour ses agents.

Le personnel du Pôle métropolitain bénéficie de titres restaurants d'un montant unitaire de 6 € avec une prise en charge de la collectivité à 50%

L'ensemble de ces éléments sont intégrés dans la masse salariale.

Un travail d'intégration de nouvelles modalités pour la protection sociale complémentaire est en cours et sera finalisé dans le premier semestre de l'année 2026.

## **7. Externalisations**

En 2022, le Pôle métropolitain s'est engagé avec le Centre de Gestion de la Haute-Savoie pour la fourniture d'un service externalisé de gestion de la paie. Cette prestation s'avère particulièrement adaptée en termes d'accompagnement et de réactivité au regard de l'organisation actuelle et de la charge de travail qui incombait au pôle administration générale, finances et politiques contractuelles.

Le suivi du parc informatique et téléphonique fait également l'objet d'externalisations auprès d'opérateurs privés.

Les apports de la mutualisation et de l'externalisation en termes de professionnalisation des services et d'efficacité du service délivré contribueront à renforcer la légitimité du Pôle métropolitain comme structure efficiente dans le cadre des compétences transférées par ses membres.

# 7. Budget principal 2025 : bilan (BP+BS)

Le budget prévisionnel annuel 2025 du Pôle métropolitain du Genevois français s'élevait à :

- **5 388 693,40 € en fonctionnement,**
- **2 476 127,19 € en investissement.**

Au 31 décembre 2025, la consommation prévisionnelle est estimée à :

- **Fonctionnement** : un taux d'exécution d'environ **77,23 %**, soit une dépense réalisée estimée à **4 161 606,20 €**.
- **Investissement** : un taux d'exécution d'environ **69,53 %**, soit une dépense réalisée estimée à **1 721 711,89 €**.

Tableau budgétaire - Synthèse				
Postes budgétaires, dépenses, recettes et taux de réalisation				
POSTES BUDGÉTAIRES	DÉPENSES BUDGÉTÉES	RECETTES BUDGÉTÉES	DÉPENSES ESTIMATIVES AU 31/12/25	TAUX DE RÉALISATION
Gouvernance	317 500 €	140 000,00 €	355 716 €	118,89%
Total Mobilité	858 682,93 €	82 000 €	-	-
<i>Mobilité-fonctionnement</i>	497 000 €	20 000 €	392 433,22 €	78,90%
<i>Mobilité-investissement</i>	361 680,93€	62 000 €	306 242,24 €	84,67%
Total Transition-Écologique	2 051 006,85 €	725 957,53 €	-	-
<i>Transition-Ecologique-fonctionnement</i>	288 313,00 €	62 500,00 €	241 357,49 €	83,71%
<i>Transition-Ecologique-investissement</i>	1 762 693,85 €	663 457,53 €	1 109 404,74 €	62,93%
Total Économie-Formation	679 074,41 €	120 300,00 €	-	-
<i>Economie-fonctionnement</i>	530 042,00 €	24 300,00 €	538 767,35 €	101,64%
<i>Economie-investissement</i>	149 032,41€	96 000,00 €	78 832,95 €	52,89%
Total aménagement	192 621,57 €	72 500,00 €	-	-
<i>Aménagement-fonctionnement</i>	178 000,00 €	72 500,00 €	73 655,56 €	41,38%
<i>Aménagement-investissement</i>	14 621,57 €		21 819,57 €	149,22%
Com-Culture	351 000,00 €	61 500 €	230 392,89 €	65,64%
Personnel	2 501 573,35 €	1 014 000,00 €	2 205 825,00 €	88,18%
Fonctionnement	428 053,04 €	164 934,24 €	-	38,54%
<i>vir.section-investissement</i>		52 911,66 €		
<i>Vir.-Section-fonctionnement</i>	52 911,66 €			
<i>Report</i>		654 817,13 €		
<i>Recettes-cotisations</i>		3 174 142,02 €		
<i>Amortissement</i>	243 898,35 €	243 898,35 €		
-				
<i>Excédent-investissement</i>		1 335 459,66 €		
<i>Investissement-mobilier</i>	188 098,43 €			
<i>FCTVA</i>		22 400,00 €		
<i>Investissement-équilibre</i>				
<b>TOTAUX</b>	<b>7 864 820,59 €</b>	<b>7 864 820,59 €</b>		

*NB : les taux de consommations intègrent les amortissements sur l'année N (nomenclature M57)*

## Endettement

En 2025, aucune ligne de trésorerie n'a été nécessaire pour le budget principal du Pôle métropolitain, confirmant une situation de trésorerie maîtrisée et l'absence de recours à des financements court terme.

## Situation financière générale du Pôle métropolitain

La configuration budgétaire 2026 s'inscrit dans la trajectoire définie par les précédentes prospectives budgétaires et les rapports d'orientation budgétaire (ROB).

Dépourvu de leviers fiscaux propres — **à l'exception de la fiscalité dédiée à la Mobilité pour le budget annexe AOM** — le Pôle métropolitain doit désormais s'appuyer sur une **capacité d'autofinancement renforcée** pour assurer les missions et les services qui lui sont confiés.

## Proposition de Budget Primitif 2026

Pour mettre en œuvre la feuille de route du Pôle métropolitain, il est proposé de maintenir une contribution des membres à **5,72 €/habitant** pour le budget principal, dans un contexte marqué par :

- Le transfert de la compétence **SCOT** pour quatre EPCI,
- Le transfert de la compétence **AOM** pour deux EPCI.

Toute évolution majeure de la feuille de route ou tout transfert de compétence supplémentaire par un ou plusieurs membres entraînerait une adaptation proportionnée :

- Du **niveau de contribution** des EPCI concernés,
- Des **modalités de financement** des services délégués.

Dans le cadre du Débat d'Orientation Budgétaire (DOB), un document annexe présente la synthèse des objectifs, des actions proposées et leur traduction financière en dépenses et recettes. Ces éléments reflètent la **priorisation des projets issus de la feuille de route 2020-2026**.

Les propositions budgétaires pour le **Budget principal 2026** s'établissent à :

- **Fonctionnement : 4 961 889,00 €**
- **Investissement : 8 261 195,00 €**

## Proposition de contributions des membres

La contribution des membres pour le budget principal 2026 est fixée à **5,72 € par habitant**.

## Principales caractéristiques du Budget principal 2026

Le Pôle métropolitain joue un rôle structurant :

- **D'impulsion et de coordination** des politiques publiques,
- **De mise en œuvre** de services en matière de mobilité, d'aménagement, de transition écologique et de développement économique.

Un important travail de **priorisation des dépenses**, notamment thématiques, a permis de présenter un **Budget primitif 2026 à l'équilibre**.

## Programme de travail 2026

Le programme de travail rattaché au Budget principal est évalué à **1 225 082,00 €**.

## Charges de personnel et de fonctionnement

Les charges de personnel et de fonctionnement représentent un montant global d'environ **3 585 612,00 €**.

Montant des amortissements 151 195 €

## Recettes du budget principal

Les recettes du budget principal proviennent principalement :

- Des **participations des EPCI membres** du Pôle métropolitain,
- Des **remboursements** des budgets annexes SCOT et AOM,
- De **subventions externes** (État et opérateurs, Europe – FEDER, Caisse des Dépôts, etc.).


Les cotisations des EPCI membres, sur la base d'une contribution de **5,72 €/habitant**, sont estimées pour l'exercice 2026 à **2 623 701,08 €**

Le **vote du budget primitif sans reprise du résultat** a nécessité un **arbitrage du programme de travail**, afin de présenter un budget à l'équilibre. Le résultat reporté sera quant à lui **affecté ultérieurement**, dans le cadre d'un **budget supplémentaire**.

Le dialogue budgétaire conduit avec l'ensemble des services a permis d'établir une **prospective budgétaire consolidée pour 2026**. Ces estimations identifient les dépenses nécessaires :

- À la **réalisation des projets du mandat**,
- À la **mise en œuvre de nouveaux services opérationnels** à destination des collectivités et des habitants du Genevois français, notamment dans les domaines de la **mobilité** et de la **transition énergétique**,
- Ainsi qu'au déploiement du **programme d'actions** du Pôle métropolitain.

## Budget Principal 2026

 <b>Budget Principal - Primitif</b> Postes budgétaires, dépenses, recettes et prévisions				
POSTES BUDGÉTAIRES	2025A DÉPENSES	RAPPEL BP 2025A RECETTES	PRÉVISION BP-25 DÉPENSES	2026A RECETTES
Gouvernance	217 500 €	100 000 €	197 148 €	65 000 €
Total Mobilité	477 000 €	20 000 €	141 955 €	60 651 €
<i>Mobilité-fonctionnement</i>	<i>477 000 €</i>	<i>20 000 €</i>	<i>141 955 €</i>	<i>60 651 €</i>
Aménagement	141 000 €	-	174 500 €	51 000 €
Total Transition Écologique	275 740 €	73 500 €	290 968 €	135 350 €
<i>Transition-Écologique-fonctionnement</i>	<i>234 000 €</i>	<i>10 000 €</i>	<i>251 011 €</i>	<i>47 000 €</i>
Total Économie-Formation	234 000 €	10 000 €	251 011 €	47 000 €
Com-Culture-Participation	223 500 €	0 €	169 500 €	-
Personnel	1 651 315 €	202 000 €	3 403 360 €	1 718 286 €
Fonctionnement	253 755,02 €	110 978 €	182 252 €	170 900 €
Vir.-Section-Investis	52 911,66 €	-	-	-
Report	-	-	-	-
Ann.recettes	-	-	-	-
Amortissement	163 898,34 €	-	151 195 €	-
Cotisations	-	3 174 142,02 €	-	2 623 702,00 €
Excédent	-	-	-	-
<b>TOTAL FONCTIONNEMENT</b>	<b>3 690 620,02 €</b>	<b>3 690 620,02 €</b>	<b>4 961 889,00 €</b>	<b>4 961 889,00 €</b>

SECTION INVESTISSEMENT				
Régularisation	-	-	-	-
Vir.-Fonctionnement	-	52 911,66 €	-	-
Amortissement	-	163 898,34 €	-	151 195,6 €
Dépenses-inv.-(mobilier/travaux...)	-	-	20 000 €	-
Logiciels	-	-	79 995 €	-
Matériel-Informatique	-	-	40 000 €	-
Frais-insertion-marché	-	-	1 200 €	-
Mobilité	175 000 €	25 000 €	13 000 €	-
Logiciel-observation	65 210 €	-	7 000 €	-
Inv.-INTERREG-PLANETTE	120 000 €	96 000 €	100 000 €	80 000 €
Contrat-Chaleur	-	-	8 000 000 €	8 000 000 €
Restes-à-réaliser	-	-	-	-
FCTVA	-	22 400 €	-	30 000 €
Recettes-excédent	-	-	-	-
<b>TOTAL-SECTION-INVESTISSEMENT</b>	<b>360 210 €</b>	<b>360 210 €</b>	<b>8 261 195,00 €</b>	<b>8 261 195,00 €</b>
<b>TOTAUX FCT + INV</b>	<b>4 050 830,02 €</b>	<b>4 050 830,02 €</b>	<b>13 223 084,00 €</b>	<b>13 223 084,00 €</b>

## 8. Budget annexe SCOT 2025

BUDGET ANNEXE SCOT PRIMITIF				
Comparaison 2025 - 2026				
	2025		2026	
	-		PRÉVISION BP-26	
	DÉPENSES	RECETTES	DÉPENSES	RECETTES
Ressources humaines	238 000,00€	-	240 000 €	-
Frais administratifs	25 600,00 €	-	23 600 €	-
Communication-concertation	89 500,00 €	-	60 500 €	-
Assistance juridique	19 000,00 €	-	20 000 €	-
Adhésions	4000 €	-	-	-
Maintenance-informatique	5 786,08 €	-	5 862,30 €	-
-	-	-	-	-
Fonctionnement	-	-	-	-
vir.-Section-invest	96 930 €	-	161 550 €	-
Report	-	-	-	-
Subventions-recettes	-	-	-	-
Amortissement	10 770,00 €	-	23 050 €	5 100 €
Cotisations	-	489 586,08 €	-	529 462,30 €
Excédent	-	-	-	-
<b>Total-fonctionnement</b>	<b>489 586,08 €</b>	<b>489 586,08 €</b>	<b>534 562,30 €</b>	<b>534 562,30 €</b>
Excédent-inv.	-	-	-	-
Vir.-Fonctionnement	-	96 930 €	-	-
Amortissement	-	10 770 €	5 100 €	-
Etudes-Scot <sup>®</sup> -urbanisme	90 000 €	-	150 000 €	-
Etudes-Scot <sup>®</sup> -environnement	10 000,00 €	-	35 500 €	-
SCOT-CCG	7 700 €	-	-	-
SCOT-AA	-	-	45 000 €	-
Subventions-investissement	-	-	-	-
Restes-à-réaliser	-	-	-	-
FCTVA	-	-	-	-
Recettes-excédent	-	-	-	-
<b>Total-Section-Investissement</b>	<b>107 700,00 €</b>	<b>107 700,00 €</b>	<b>235 600,00 €</b>	<b>235 600,00 €</b>
-	-	-	-	-
<b>TOTAUX FCT + INV</b>	<b>597 286,08 €</b>	<b>597 286,08 €</b>	<b>770 162,30 €</b>	<b>770 162,30 €</b>

Les propositions budgétaires pour le **Budget annexe SCOT** s'établissent à :

- **Fonctionnement : 534 562,30 €**
- **Investissement : 235 600,00 €**

# 9. Budget annexe Genevois

## Français Mobilité 2026

### 1. Les ressources financières et structuration du budget AOM.

Dans le cadre de la fusion des budgets mobilité d'**Annemasse Agglo** et de la **Communauté de Communes du Genevois**, et **en complément** des subventions d'équilibre (qui seront détaillées par entité dans les développements suivants), **les deux EPCI apportent également une participation financière spécifique.**

**Il est important de distinguer cette participation des subventions d'équilibre :**

- **Les subventions** ont pour objectif de **financer le budget de fonctionnement global** du budget annexe AOM.
- **Les participations**, quant à elles, visent à **rembourser des frais directement engagés par le pôle Mobilité** dans le cadre du transfert de compétence. Elles ne sont donc **ni intégrées au solde budgétaire**, ni affectées au financement structurel, mais correspondent à un **soutien ciblé sur des charges précises** identifié dans la comptabilité analytique.

Ces participations couvrent notamment :

- Le **transfert ou la mise à disposition de personnel** au sein du budget annexe AOM,
- Des **charges de fonctionnement transférées** (logiciels, licences, outils mutualisés...),
- Et un **soutien ponctuel de trésorerie** à travers des lignes budgétaires spécifiques.

Les **tableaux ci-dessous** présentent l'ensemble de ces éléments, répartis entre les contributions des deux collectivités (Annemasse Agglo, CCG) et le versement complémentaire issu du **budget principal du pôle métropolitain**. Il est essentiel de distinguer ces **participations directes**, liées à des coûts identifiables, des **subventions d'équilibre globales**, qui visent à compenser les déséquilibres prévisionnels du budget AOM.

## Les frais RH du budget AOM

### Remboursements de fonctionnement de structure

Répartition : 65% Annemasse Agglomération (AA) — 35% Communauté de Communes du Genevois (CCG)

POSTE	MONTANT TOTAL	AA	CCG
Frais structure	59 400,00 €	33 995,00 €	25 405,00 €
Frais RH	99 170,00 €	64 460,50 €	34 709,50 €
Fonctions supports pôle	44 453,16 €	28 894,55 €	15 558,61 €
Assurances contentieux	55 000,00 €	35 100,00 €	19 900,00 €
Investissement	41 900,00 €	27 235,00 €	14 665,00 €
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>299 923,16 €</b>	<b>189 685,05 €</b>	<b>110 238,11 €</b>

### Mise à disposition (MAD) des services

À REMBOURSER	MONTANT
AA Fonctions support AA : 225 190 € + 15% frais structure	258 968,50 €
CCG Fonctions support CCG : 67 396 € + 15% frais structure	77 505,40 €
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>336 473,90 €</b>

### Masse salariale

ENTITÉ	MONTANT
AA Annemasse Agglomération	830 000,00 €
CCG Communauté de Communes du Genevois	525 000,00 €
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>1 355 000,00 €</b>

### Mobilité

ENTITÉ	MONTANT
AA Annemasse Agglomération	6 590 590,00 €
CCG Communauté de Communes du Genevois	4 291 268,78 €
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>10 881 858,78 €</b>



**TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES AOM**

**12 873 255,84 €**

# 10. Zoom sur Annemasse Agglomération

Voici les principaux éléments budgétaires concernant **la contribution d'Annemasse Agglomération** au sein du Pôle métropolitain du Grand Genève pour l'exercice 2026. Cette section retrace les dépenses majeures liées à l'exploitation des services de mobilité, au fonctionnement des infrastructures, ainsi qu'aux conventions indispensables à la continuité du réseau. Ces postes constituent le **cœur du budget AOM**, avec des engagements contractuels forts et une dynamique de coûts marquée par les indexations, les avenants et les obligations réglementaires.

## 1. Contrats de service public (CSP) – 16,5 M€

Les contrats de service public représentent le principal poste de dépense, pour un total de **16,5 M€**. Ils couvrent les prestations assurées par TP2A et TPG pour l'exploitation du réseau de transport sur le territoire d'Annemasse Agglomération.

### CSP TP2A – 14,2 M€

Le contrat avec TP2A porte sur l'exploitation du réseau français pour une année complète et intègre plusieurs éléments contractuels complémentaires. Il représente **14,2 M€**, répartis ainsi :

- **Forfait de charges – avenant 3 (12 mois) : 10,9 M€**
- **Indexation contractuelle : 1,2 M€**
- **Reliquats des avenants 3 et 4 (2025) : 0,5 M€**
- **Avenant 4 (entrée en vigueur 2026) : 0,7 M€**
- **Compensation de tarification sociale : 0,4 M€**
- **Intéressement qualité 2025 : 0,2 M€**
- **Pack employeur : 0,1 M€**

Ces montants reflètent l'évolution naturelle des coûts d'exploitation, la revalorisation contractuelle et les engagements sociaux liés à la qualité du service.

### CSP TPG – 2,3 M€

La participation d'Annemasse Agglo à l'exploitation transfrontalière s'élève à **2,3 M€**, composée de :

- **CSP TPG (12 mois) : 1 M€**
- **Droit de sillon CEVA/LEX : 1,3 M€**

Ce droit de sillon constitue une obligation structurante liée à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire internationale.

## 2. Fonctionnement des projets d'infrastructure – 1,3 M€

Ces dépenses regroupent les coûts liés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures majeures, notamment le tramway.

### Tramway – 1 M€

Ce poste comprend :

- Les **indemnités des commerçants** impactés par les travaux et l'exploitation,
- Les charges de **fonctionnement du CIAT** (830 k€ HT), indispensables à l'exploitation sécurisée du tram.

### Conventions d'entretien et mesures environnementales – 300 k€ HT

Elles couvrent :

- L'entretien des plateformes,
- Les mesures environnementales réglementaires,

- Les interventions techniques diverses nécessaires au maintien en condition opérationnelle.

### 3. Contrats et conventions hors CSP – 400 k€ HT

En complément des CSP, l'Agglomération finance divers contrats opérationnels :

- **Pièces détachées tram,**
- **Assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO),**
- **Convention Oura** (interopérabilité tarifaire),
- **Entretien assuré par la DPAI d'Annemasse Agglo,**

Pour un total de **400 k€ HT**.

### 4. Synthèse

L'ensemble de ces dépenses – CSP, fonctionnement des infrastructures et conventions – constitue le **noyau dur du budget AOM** pour Annemasse Agglomération. Elles garantissent :

- La continuité de l'exploitation des réseaux,
- La qualité de service attendue par les usagers,
- La pérennité des infrastructures structurantes (tram, CEVA),
- L'adaptation progressive aux évolutions contractuelles et réglementaires.

Ces charges, largement déterminées par des engagements pluriannuels, structurent fortement le budget 2025 de la mobilité sur le territoire.

**Épargne brute** = Recettes réelles de fonctionnement - Dépenses réelles de fonctionnement = 21 670 357,83 € - 20 557 253,25 € = **1 113 104,58 €**

**Épargne nette** = Épargne brute - Annuité en capital de la dette = 1 113 104,58 € - 975 000,00 € = **138 104,58 €**

Où :

- Annuité en capital de la dette = Compte 16 "Emprunts et dettes assimilées" en dépenses d'investissement = 975 000,00 €

Ces indicateurs montrent que :

- L'épargne brute est positive à 1,1 M€, ce qui signifie que les recettes de fonctionnement couvrent les dépenses de fonctionnement
- L'épargne nette reste positive à 138 K€ après remboursement de la dette, ce qui est un bon signe de santé financière, même si la marge est relativement faible



## Budget Mobilité 2026

Annemasse Agglomération - Section Fonctionnement

TRRF	RECETTES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT	21 670 357,83
013	ATTÉNUATIONS DE CHARGES	0,00
70	PRODUITS DES SERVICES, DU DOMAINE ET VENTES DIVERSES	3 422 739,85
73	IMPÔTS ET TAXES	8 300 000,00
731	FISCALITÉ LOCALE	0,00
74	DOTATIONS ET PARTICIPATIONS	8 647 621,98
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	1 299 996,00
76	PRODUITS FINANCIERS	0,00
77	RECETTES EXCEPTIONNELLES	0,00
78	REPRISES SUR AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	0,00
TROF	RECETTES D'ORDRE DE FONCTIONNEMENT	2 262 453,41
042	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	2 262 453,41
002	EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT REPORTÉ	0,00
TRF	<b>TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>23 932 811,24</b>
TDRF	DÉPENSES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT	20 557 253,25
011	CHARGES À CARACTÈRE GÉNÉRAL	17 590 699,25
012	CHARGES DE PERSONNEL	28 560,00
014	ATTÉNUATIONS DE PRODUITS	0,00
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	1 424 574,00
6586	FRAIS DE FONCTIONNEMENT DES ÉLUS LOCAUX	0,00
66	CHARGES FINANCIÈRES	1 000 000,00
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	513 420,00
68	DOTATION AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS	0,00
022	DÉPENSES IMPRÉVUES	0,00
TDOF	DÉPENSES D'ORDRE DE FONCTIONNEMENT	3 375 557,99
023	VIREMENT À LA SECTION D'INVESTISSEMENT	0,00
042	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	3 375 557,99
002	DÉFICIT DE FONCTIONNEMENT REPORTÉ	0,00
TDF	<b>TOTAL DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>23 932 811,24</b>
ESF	<b>Équilibre de la section fonctionnement</b>	<b>0,00</b>

Les investissements portés par l'AOM d'Annemasse Agglomération en 2026 s'élèvent à un montant global significatif, reflétant la poursuite des grands projets structurants, l'entretien des infrastructures existantes et les besoins liés à l'exploitation du réseau. Ils se répartissent autour de quatre grands ensembles : les projets d'infrastructure, les aménagements d'arrêts et de pôles d'échanges, les investissements en lien avec la CSP TP2A, et les études stratégiques.

### **1. Projets d'infrastructure en cours – 22,2 M€**

Ces opérations concentrent l'essentiel des dépenses d'investissement, avec trois projets majeurs :

#### **Tram 2 – Phase 2 et gestion réclamatoire – 14,3 M€**

Financement de la fin des travaux de la phase 2 du tramway, incluant

- La réalisation des ouvrages restants,
- La prise en compte d'une part des éléments réclamatoires liés au chantier.

Ce projet constitue un axe majeur de structuration de la mobilité sur le territoire.

#### **TCSP – Fin de la phase 1 et études de la phase 2 – 3,3 M€**

Il s'agit de :

- Finaliser les travaux entre les secteurs déjà engagés,
- Financer les études de conception nécessaires au lancement de la deuxième phase du corridor TCSP.

#### **P+R Aubrac – 4,6 M€**

Poursuite du financement du parc relais, conçu pour renforcer l'intermodalité et limiter la pression automobile sur les centralités.

### **2. Aménagements d'arrêts, gestion P+R et entretien des plateformes tram/BHNS – 800 k€**

Ce programme vise à améliorer la qualité de service, la sécurité et le maintien en condition opérationnelle du réseau.

#### **2.1. Vidéosurveillance des P+R – 155 k€ HT**

Installation ou renouvellement des dispositifs de contrôle pour sécuriser les espaces de stationnement.

#### **2.2. Étude des abords du Collège Paul Langevin – 70 k€ HT**

Diagnostic et préconisations pour améliorer les cheminements et la sécurité des usagers, notamment en lien avec les lignes urbaines et scolaires.

Le reste de l'enveloppe est consacré à l'entretien courant : plateformes tramway, sites propres BHNS, équipements d'arrêt.

### **11. 3. Investissements en lien avec la CSP TP2A – 3 M€**

Il s'agit des dépenses nécessaires au bon fonctionnement du réseau exploité par TP2A, intégrées contractuellement ou indispensables à la continuité du service.

#### **3.1. Achat de véhicules et réparations des véhicules anciens – 2,4 M€**

Renouvellement et remise en état du matériel roulant pour garantir fiabilité, sécurité et disponibilité opérationnelle.

#### **3.2. Équipement billettique tram – 150 k€**

Remplacement ou modernisation des valideurs et équipements bord, indispensable pour maintenir l'interopérabilité tarifaire.

#### **3.3. Open Paiement – 165 k€**

Poursuite ou déploiement du paiement par carte bancaire directement en valideur : amélioration majeure du parcours usager.

## Maintenance et obsolescence SAEIV/billettique – 250 k€

Mise à niveau des systèmes d'information voyageurs et billettiques, dont les cycles de vie imposent des remplacements réguliers.

## 4. Études – 174 k€

Ces études accompagnent l'évolution du réseau et les besoins de gouvernance :

- **Suppression de la ligne Mobility Metrix,**
- **Étude sur la répartition 65 % PDM AOM,** permettant d'alimenter la réflexion stratégique sur le financement et l'attribution des charges de mobilité.

## Synthèse

Ces investissements illustrent un effort majeur d'Annemasse Agglomération pour :

- **Achever les grands projets structurants** (Tram 2, TCSP, P+R Aubrac),
- **Maintenir et moderniser les infrastructures existantes,**
- **Soutenir l'exploitation via les investissements TP2A,**
- **Préparer les évolutions du réseau** grâce aux études stratégiques.

L'année 2025 demeure ainsi un exercice de **fort engagement financier**, cohérent avec la montée en puissance des infrastructures transfrontalières et l'exigence de qualité du service public de transport.

Budget Mobilité 2026 Annemasse Agglomération - Section Investissement		
TRRI	RECETTES RÉELLES D'INVESTISSEMENT	26 357 921,18
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	18 104 844,40
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILÉES	7 896 592,46
45	OPÉRATIONS POUR LE COMPTE DE TIERS	356 484,32
TROI	RECETTES D'ORDRE D'INVESTISSEMENT	3 375 557,99
021	VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	0,00
040	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	3 375 557,99
041	OPÉRATIONS PATRIMONIALES	0,00
001	EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT REPORTÉ	0,00
RAR	RESTES À RÉALISER	0,00
TRI	TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT	29 733 479,17
TDRI	DÉPENSES RÉELLES D'INVESTISSEMENT	27 471 025,76
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	528 050,00
204	SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT VERSÉES	0,00
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	5 154 584,00
22	IMMOBILISATIONS REÇUES EN AFFECTATION	0,00
23	IMMOBILISATIONS EN COURS	20 456 907,44
10	DOTATIONS FONDS DIVERS ET RÉSERVES	0,00
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	0,00
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILÉES	975 000,00
45	OPÉRATIONS POUR LE COMPTE DE TIERS	356 484,32
TDOI	DÉPENSES D'ORDRE D'INVESTISSEMENT	2 262 453,41
040	OPÉRATIONS DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	2 262 453,41
041	OPÉRATIONS PATRIMONIALES	0,00
001	DÉFICIT D'INVESTISSEMENT REPORTÉ	0,00
RAR	RESTES À RÉALISER	0,00
TDI	TOTAL DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	29 733 479,17
ESI	Équilibre de la section investissement	0,00

## Présentation générale

Le budget d'investissement de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) du Pôle métropolitain du Genevois français comprend quatre opérations d'investissement majeures programmées entre 2021 et 2024, avec des crédits de paiement échelonnés jusqu'en 2026.

Ces investissements structurants visent à développer l'infrastructure de transport collectif, à moderniser le parc de véhicules et à améliorer l'intermodalité sur le territoire.

**74,6 M€**

AUTORISATIONS DE PROGRAMME  
TOTALES

**10,3 M€**

CRÉDITS DE PAIEMENT 2025

**20,9 M€**

CRÉDITS DE PAIEMENT 2026

**4**

OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT

## Tableau récapitulatif des opérations d'investissement

Opération	Autorisation de Programme (AP)	Crédits de paiement 2025 (CP)	Crédits de paiement 2026 (CP)	Objet
APCP 2021-1 Opération 200	24 556 504,74 €	8 244 972,53 €	14 226 717,52 €	LIGNE TRAMWAY TRANCHE 2
APCP 2022-1 Opération 916	19 762 851,60 €	1 600 859,54 €	3 161 371,53 €	TCSP ANNEMASSE GARE-BONNE
APCP 2023-3 Opération 317	6 544 140,00 €	442 547,08 €	1 520 318,39 €	P+R AUBRAC
APCP 2024-2 Opération 318	23 740 000,00 €	0,00 €	2 000 000,00 €	ACQUISITION BUS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRIFICATION
<b>TOTAL</b>	<b>74 603 496,34 €</b>	<b>10 288 379,15 €</b>	<b>20 908 407,44 €</b>	

## Détail des opérations d'investissement

Budget AOM • Programmation 2025-2026

### Phase 2 du Tramway Annemasse-Genève

APCP 2021-1 • Opération 200

Extension de la ligne de tramway sur 1,3 km avec 3 nouveaux arrêts desservant le quartier Dussonchet-Perrier. Ce projet stratégique renforce la liaison transfrontalière et améliore la desserte des zones d'emploi. La fréquence sera portée à 6 minutes en heure de pointe dès 2028.

Autorisation de Programme	CP 2025	CP 2026
<b>24,56 M€</b>	<b>8,24 M€</b>	<b>14,23 M€</b>

### BHNS Annemasse Gare - Bonne

APCP 2022-1 • Opération 916

Création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur un tracé de 8,4 km dont 3,5 km en site propre. Le projet dessert les communes de Bonne, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux et Annemasse, structurant l'offre de transport sur l'axe nord-sud du territoire.

Autorisation de Programme	CP 2025	CP 2026
<b>19,76 M€</b>	<b>1,60 M€</b>	<b>3,16 M€</b>

## Parc Relais Aubrac

APCP 2023-3 • Opération 317

Création d'un parc relais de 200 places au terminus du tramway à Aubrac. Cette infrastructure favorise l'intermodalité en permettant aux automobilistes de stationner et d'emprunter les transports en commun pour accéder au centre d'Annemasse et à Genève.

Autorisation de Programme	CP 2025	CP 2026
6,54 M€	0,44 M€	1,52 M€

## Acquisition de Bus Électriques et Électrification

APCP 2024-2 • Opération 318

Programme d'acquisition de bus électriques et d'électrification des infrastructures (bornes de recharge, aménagement des dépôts). Ce projet s'inscrit dans la stratégie de transition énergétique du réseau de transport public, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Autorisation de Programme	CP 2025	CP 2026
23,74 M€	0,00 M€	2,00 M€

## Comprendre les AP et CP

**Autorisation de Programme (AP) :** Limite supérieure des dépenses pouvant être engagées pour le financement d'un investissement. L'AP couvre l'ensemble du coût prévisionnel du projet, quelle que soit sa durée de réalisation.

**Crédits de Paiement (CP) :** Limite supérieure des dépenses pouvant être payées au cours d'un exercice budgétaire. Les CP correspondent aux échéances de paiement prévues pour l'année, échelonnées en fonction de l'avancement des travaux.

# 12. Zoom sur la Communauté de Communes du Genevois

*\* Des arbitrages sont en cours à la Communauté de Communes du Genevois. Les données présentées ci-dessous feront l'objet d'une actualisation d'ici le vote du BP 2026.*

Les dépenses de fonctionnement portées par la Communauté de communes du Genevois (CCG) au titre de la compétence mobilité s'élèvent à **7,76 M€** en 2026. Elles se répartissent entre les transports scolaires, le transport public, la politique cyclable, l'exploitation des parkings relais et les charges liées au CIAT tram. Ces postes traduisent la montée en charge du réseau et la nécessité d'assurer un niveau de service adapté aux besoins du territoire.

## 1. Transports scolaires – 2,3 M€ HT

Les transports scolaires constituent un bloc de dépenses important et relativement stable, représentant **2,3 M€ HT**, comprenant :

### Marché de transport – 2,335 M€ TTC hors indexation

Ce montant couvre l'ensemble des prestations liées à l'organisation des lignes scolaires. Les recettes associées proviennent de :

- La Région Auvergne-Rhône-Alpes : **2,3 M€**,
- Les familles : **400 k€**.

### Logiciels et dépenses diverses – 65 k€ HT

Prestations complémentaires nécessaires au fonctionnement administratif et opérationnel du service : outils de gestion, logiciels billettiques, frais divers.

## 2. Transport public – 5,2 M€ HT

Le financement du transport public représente le principal poste de fonctionnement pour le périmètre CCG. Il s'élève à **5,2 M€ HT**, ventilé comme suit :

### Gembus – 3,8 M€

Montant correspondant :

- Au marché d'exploitation sur 12 mois,
- À l'indexation estimée pour 2025.

### Contribution GLCT – 1 M€

La participation au groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) est évaluée à **1 M€**.

**⚠ Montant non transféré en 2025**, ce qui constitue un point de vigilance budgétaire.

### Contribution CCG – Ligne 4 et TAD : 300 k€

Participation spécifique aux services :

- Ligne 4,
- Transport à la demande (TAD).

## 3. Politique cyclable – 50 k€ HT

(Enveloppe dont le contenu reste à arbitrer)

Cette ligne permet de financer des actions de promotion, de sécurisation ou d'aménagements légers favorisant l'usage du vélo. L'affectation précise des crédits sera définie en cours d'exercice.

## 4. Exploitation des parkings relais – 150 k€ HT

Cette enveloppe intègre notamment :

- L'exploitation du **site SS3 Archparc**,
- Les prestations nouvelles liées à l'exploitation technique, la maintenance et la gestion quotidienne.

Cette dépense est **nouvelle** dans la structuration du budget 2026 et accompagne la montée en puissance de l'intermodalité.

#### 5. CIAT tram – 65 k€ HT

Participation au fonctionnement du **Centre d'Intervention et d'Accueil du Tram**, indispensable au suivi, à la maintenance et à la sécurisation du système tramway.

- **Synthèse**

Le budget de fonctionnement du périmètre CCG traduit :

- La **poursuite du financement structurant** des transports publics (Gembus, GLCT, ligne 4, TAD),
- Le **maintien de l'offre scolaire**, indispensable pour les mobilités du quotidien,
- La montée en puissance de nouvelles prestations (PR Archparc),
- Le développement progressif d'une **politique cyclable**,
- Et la contribution au fonctionnement du tram via le CIAT.

L'ensemble constitue un socle budgétaire solide permettant d'assurer la continuité, la régularité et la qualité des mobilités sur le territoire du Genevois français.

**Épargne brute** = Recettes réelles de fonctionnement - Dépenses réelles de fonctionnement = 8 950 731,95 € - 8 810 731,95 € = **140 000,00 €**

**Épargne nette** = Épargne brute - Annuité en capital de la dette = 140 000,00 € - 140 000,00 € = **0,00 €**

Où :

- Annuité en capital de la dette = Compte 16 "Emprunts et dettes assimilées" en dépenses d'investissement = 140 000,00 €

## Budget Mobilité 2026

Communauté de Communes du Genevois - Section Fonctionnement

TRRF	RECETTES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT	8 950 731,95
013	ATTÉNUATIONS DE CHARGES	0,00
70	PRODUITS DES SERVICES, DU DOMAINE ET VENTES DIVERSES	856 252,22
73	IMPÔTS ET TAXES	1 477 945,95
731	FISCALITÉ LOCALE	0,00
74	DOTATIONS ET PARTICIPATIONS	6 616 533,78
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	0,00
76	PRODUITS FINANCIERS	0,00
77	RECETTES EXCEPTIONNELLES	0,00
TROF	RECETTES D'ORDRE DE FONCTIONNEMENT	0,00
042	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	0,00
002	EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT REPORTÉ	0,00
TRF	<b>TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>8 950 731,95</b>
TDRF	DÉPENSES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT	8 810 731,95
011	CHARGES À CARACTÈRE GÉNÉRAL	7 824 459,98
012	CHARGES DE PERSONNEL	0,00
014	ATTÉNUATIONS DE PRODUITS	0,00
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	756 271,97
6586	FRAIS DE FONCTIONNEMENT DES ÉLUS LOCAUX	0,00
66	CHARGES FINANCIÈRES	230 000,00
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	0,00
TDOF	DÉPENSES D'ORDRE DE FONCTIONNEMENT	140 000,00
023	VIREMENT À LA SECTION D'INVESTISSEMENT	140 000,00
042	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	0,00
002	DÉFICIT DE FONCTIONNEMENT REPORTÉ	0,00
TDF	<b>TOTAL DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>8 950 731,95</b>
ESF	<b>Équilibre de la section fonctionnement</b>	<b>0,00</b>

Les investissements portés par la Communauté de communes du Genevois (CCG) pour l'exercice 2025 représentent **3,1 M€**. Ils se concentrent sur la poursuite des projets d'infrastructures, l'aménagement des parkings relais, la préparation de projets futurs, les investissements liés au contrat Gembus et plusieurs études stratégiques.

### **1. Projets d'infrastructure en cours – 1,9 M€**

Ces opérations structurantes visent à améliorer l'efficacité du réseau et à préparer de futures phases d'aménagement.

#### **Voie bus Archparc et lancement des études de la phase 2 – 1,65 M€**

Projet majeur permettant d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité sur l'axe Archparc, ainsi que de préparer les évolutions futures du corridor.

#### **Reprise du projet tram – 250 k€ HT**

Études et travaux préparatoires nécessaires à la redéfinition du projet et à sa bonne insertion territoriale.

### **2. Parkings relais – 0,55 M€**

Les investissements visent à renforcer l'intermodalité en améliorant l'offre de stationnement connectée aux transports collectifs.

#### **Archparc – 490 k€ HT**

Inclut notamment :

- Le traitement du **3<sup>e</sup> sous-sol**,
- Les adaptations nécessaires à l'exploitation optimale du site.

#### **P+R Viry – 60 k€ HT**

Travaux d'ajustement permettant l'accueil sécurisé des usagers et l'amélioration du fonctionnement quotidien.

### **3. Projets envisagés – 0,25 M€**

#### **Réaménagement de la gare de Collonges – 200 k€ HT**

Études et premiers travaux visant à réorganiser les espaces, renforcer l'intermodalité et améliorer les cheminements.

#### **Étude voie bus et arrêts – Projet de réaménagement Louis Armand – 50 k€ HT**

Diagnostic et avant-projet pour améliorer l'accessibilité des arrêts et la performance du futur corridor bus.

### **4. Investissements en lien avec le contrat Gembus (CSP TP2A) – 0,35 M€ HT**

#### **Aménagement du parking dépôt, sécurisation et expertise – 180 k€ HT**

Travaux indispensables pour optimiser l'accueil des véhicules, renforcer la sécurité et réaliser les études techniques requises.

#### **Aménagement et équipement des arrêts – 90 k€ HT**

Mise à niveau des arrêts pour améliorer l'accessibilité, le confort et la sécurité des usagers.

## 5. Études – 60 k€

### Analyse de la répartition 35 % PDM AOM

Ces études visent à moderniser les outils de suivi, renforcer la connaissance des flux de mobilité et ajuster les clés de répartition en lien avec les usages réels.

#### 5. Synthèse

Les investissements 2025 du périmètre CCG reflètent :

- La **poursuite d'opérations structurantes** (Archparc, projet tram),
- Le **renforcement de l'intermodalité** via les parkings relais,
- La **réalisation de futurs projets** (Collonges, Louis Armand),
- L'accompagnement du fonctionnement du réseau Gembus,
- Et un **socle d'études stratégiques** pour adapter le réseau aux besoins à venir.

L'ensemble vise à améliorer progressivement la performance, la qualité de service et l'attractivité des mobilités sur le territoire du Genevois français.

Budget Mobilité 2026		
Communauté de Communes du Genevois - Section Investissement		
TRRI	RECETTES RÉELLES D'INVESTISSEMENT	3 089 333
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	933 512
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILÉES	2 155 821
TROI	RECETTES D'ORDRE D'INVESTISSEMENT	140 000
021	VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	140 000
040	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	0
041	OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT	0
001	EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT REPORTÉ	0
RAR	RESTES À RÉALISER	0
TRI	TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT	3 229 333
TDRI	DÉPENSES RÉELLES D'INVESTISSEMENT	3 229 333
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	472 079
204	SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT VERSÉES	0
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	98 333
22	IMMOBILISATIONS REÇUES EN AFFECTATION	0
23	IMMOBILISATIONS EN COURS	2 518 920
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILÉES	140 000
TDOI	DÉPENSES D'ORDRE D'INVESTISSEMENT	0
040	OPÉRATIONS DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	0
041	OPÉRATIONS PATRIMONIALES	0
001	DÉFICIT D'INVESTISSEMENT REPORTÉ	0
RAR	RESTES À RÉALISER	0
TDI	TOTAL DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	3 229 333
ESI	Équilibre de la section investissement	0

# 13. Le budget AOM 2026

## 3. BUDGET AOM GLOBAL 2026

### Chiffres clés



### Section de Fonctionnement - BP 2026

L'exercice 2026 confirme une dynamique d'investissement soutenue et un niveau de fonctionnement élevé pour assurer la continuité, la qualité et la performance du service public de mobilité sur le territoire transfrontalier. Le budget consolidé **AA + CCG** fait apparaître plusieurs tendances fortes.

- **1. Un fonctionnement structuré par les contrats d'exploitation et les infrastructures**

#### **Annemasse Agglomération – Fonctionnement : un socle très contractuel (≈ 18,2 M€)**

Le budget est dominé par :

- **Les contrats de service public (CSP) : 16,5 M€**
  - **TP2A : 14,2 M€** (forfait d'exploitation, indexation, avenants 2025–2026, tarification sociale, intéressement qualité, pack employeur)
  - **TPG : 2,3 M€** (CSP + droits de sillon CEVA/LEX)
- **Le fonctionnement des projets d'infrastructure : 1,3 M€** (Tram : CIAT + indemnités commerciales ; conventions d'entretien environnemental)
- **Les contrats hors CSP : 400 k€** (pièces détachées tram, AMO, convention Oura, entretien DPAI AA)

#### **CCG – Fonctionnement : 7,76 M€**

Les dépenses se répartissent entre :

- **Transports scolaires : 2,3 M€ HT**
- **Transport public (Gembus, GLCT, Ligne 4, TAD) : 5,2 M€ HT**
- **Politique cyclable : 50 k€ HT**
- **Exploitation des parkings relais : 150 k€ HT** (nouvelle prestation Archparc)
- **CIAT tram : 65 k€ HT**
- **2. Des investissements massifs pour consolider les infrastructures et préparer l'avenir**

#### **Annemasse Agglomération – Investissements : 22,2 M€ + 3 M€ + 1,3 M€ + études**

Les dépenses portent principalement sur :

- **Grands projets d'infrastructure : 22,2 M€**
  - Tram 2 (phase 2 + réclamation)
  - TCSP (phase 1 + études phase 2)
  - P+R Aubrac
- **Aménagements et plateformes : 800 k€** (vidéoprotection, abords Collège Langevin...)

- **Investissements CSP TP2A : 3 M€** (renouvellement de véhicules, billettique, open payment, SAEIV)
- **Études stratégiques : 174 k€**

**CCG – Investissements : 3,1 M€**

Répartis entre :

- **Projets en cours : 1,9 M€** (voie bus Archparc, reprise projet tram)
- **Parkings relais : 0,55 M€** (Archparc, Viry)
- **Projets futurs : 0,25 M€** (Collonges, Louis Armand)
- **Investissements Gembus : 0,35 M€**
- **Études : 60 k€**

**L'investissement total consolidé AA + CCG dépasse 26 M€**, porté principalement par les chantiers structurants (Tram 2, TCSP, P+R).

 <b>Budget AOM Global 2026</b> Section Fonctionnement - Budget Primitif		
TRRF	RECETTES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT	30 621 089,78
013	ATTÉNUATIONS DE CHARGES	0,00
70	PRODUITS DES SERVICES, DU DOMAINE ET VENTES DIVERSES	4 278 992,07
73	IMPÔTS ET TAXES	9 777 945,95
731	FISCALITÉ LOCALE	0,00
74	DOTATIONS ET PARTICIPATIONS	15 264 155,76
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	1 299 996,00
76	PRODUITS FINANCIERS	0,00
77	RECETTES EXCEPTIONNELLES	0,00
78	REPRISES SUR AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	0,00
TROF	RECETTES D'ORDRE DE FONCTIONNEMENT	2 262 453,41
042	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	2 262 453,41
002	EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT REPORTÉ	0,00
TRF	<b>TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>32 883 543,19</b>
TDRF	DÉPENSES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT	29 388 985,20
011	CHARGES À CARACTÈRE GÉNÉRAL	25 417 804,23
012	CHARGES DE PERSONNEL	28 560,00
014	ATTÉNUATIONS DE PRODUITS	0,00
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	2 199 200,97
6586	FRAIS DE FONCTIONNEMENT DES ÉLUS LOCAUX	0,00
66	CHARGES FINANCIÈRES	1 230 000,00
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	513 420,00
68	DOTATION AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS	0,00
022	DÉPENSES IMPRÉVUES	0,00
TDOF	DÉPENSES D'ORDRE DE FONCTIONNEMENT	3 494 557,99
023	VIREMENT À LA SECTION D'INVESTISSEMENT	0,00
042	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	3 494 557,99
002	DÉFICIT DE FONCTIONNEMENT REPORTÉ	0,00
TDF	<b>TOTAL DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>32 883 543,19</b>
ESF	<b>Équilibre de la section fonctionnement</b>	<b>0,00</b>



## Budget AOM Global 2026

Section Investissement - Budget Primitif

TRRI	RECETTES RÉELLES D'INVESTISSEMENT	29 468 253,59
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	19 038 356,46
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILÉES	10 073 413,15
45	OPÉRATIONS POUR LE COMPTE DE TIERS	356 483,90
TROI	RECETTES D'ORDRE D'INVESTISSEMENT	3 494 557,99
021	VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	0,00
040	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	3 494 557,99
041	OPÉRATIONS PATRIMONIALES	0,00
001	EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT REPORTÉ	0,00
RAR	RESTES À RÉALISER	0,00
TRI	TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT	32 962 811,50
TDRI	DÉPENSES RÉELLES D'INVESTISSEMENT	30 700 358,09
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	1 000 129,34
204	SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT VERSÉES	0,00
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	5 252 917,33
22	IMMOBILISATIONS REÇUES EN AFFECTATION	0,00
23	IMMOBILISATIONS EN COURS	22 975 827,52
10	DOTATIONS FONDS DIVERS ET RÉSERVES	0,00
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	0,00
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILÉES	1 115 000,00
45	OPÉRATIONS POUR LE COMPTE DE TIERS	356 483,90
TDOI	DÉPENSES D'ORDRE D'INVESTISSEMENT	2 262 453,41
040	OPÉRATIONS DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	2 262 453,41
041	OPÉRATIONS PATRIMONIALES	0,00
001	DÉFICIT D'INVESTISSEMENT REPORTÉ	0,00
RAR	RESTES À RÉALISER	0,00
TDI	TOTAL DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	32 962 811,50
ESI	Équilibre de la section investissement	0,00

# 14. La dette du budget AOM

Au 1er juillet 2025, le Pôle métropolitain du Genevois français est devenu Autorité Organisatrice de la Mobilité suite au transfert de compétence opéré par Annemasse Agglomération et la Communauté de Communes du Genevois. Ce transfert s'est accompagné de la reprise de l'ensemble du stock de dette contractée pour le financement des infrastructures de transport.

Au 1er juillet 2025, l'encours de la dette s'établit à **38,61 millions d'euros**, réparti sur seize contrats d'emprunts auprès de quatre prêteurs institutionnels. Cette dette a permis de financer les infrastructures lourdes qui constituent l'armature du réseau de mobilité : le tramway reliant Annemasse à la Suisse, le réseau BHNS et les équipements complémentaires de transport.



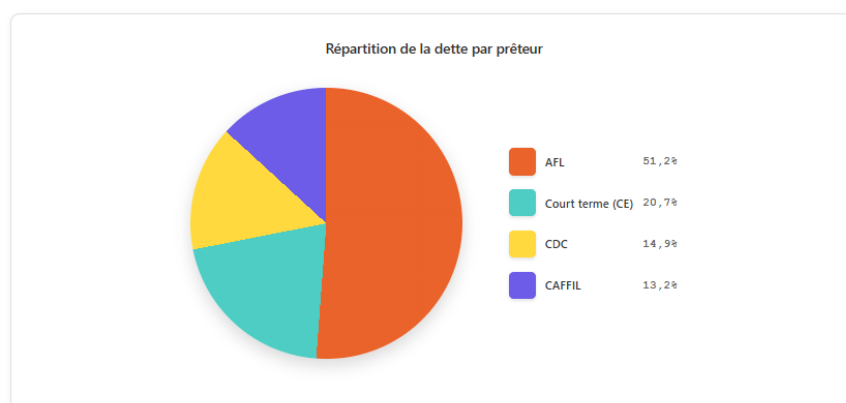
## 1. STRUCTURE ET CARACTÉRISTIQUES DE LA DETTE

### 1.1. Répartition par prêteur

La dette présente une structure diversifiée témoignant d'une politique de financement équilibrée. L'Agence France Locale (AFL) constitue le principal prêteur avec 19,76 millions d'euros (51,2%), reflétant le recours systématique à cet établissement détenu par les collectivités pour les investissements structurels depuis 2022. La Caisse des Dépôts (5,76 M€, 14,9%) et CAFFIL (5,08 M€, 13,2%) complètent la diversification.

**Point d'attention majeur :** un emprunt de trésorerie court terme de 8 millions d'euros (20,7%), arrivant à échéance en juillet 2026, devra impérativement être refinancé par des emprunts structurels long terme au cours de l'exercice.

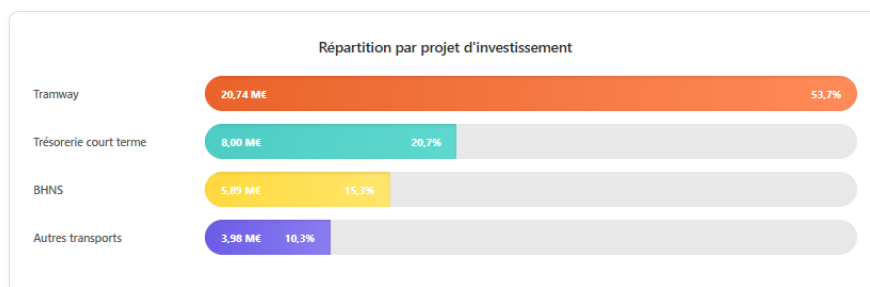
PRÊTEUR	ENCOURS (€)	NATURE
Agence France Locale (AFL)	19 762 750,00	51,2% Emprunts structurels long terme
Court terme (CE)	8 000 000,00	20,7% Trésorerie - Refinancement prévu 2026
Caisse des Dépôts (CDC)	5 763 331,84	14,9% Emprunts indexés Livret A
CAFFIL	5 081 125,01	13,2% Emprunts taux fixe
<b>TOTAL</b>	<b>38 607 206,85</b>	<b>100,0%</b>



## 1.2. Affectation par projet

Le tramway représente 20,74 millions d'euros (53,7% de l'encours), cette infrastructure en site propre constituant l'épine dorsale du réseau et assurant la liaison avec les transports publics genevois. Le BHNS mobilise 5,89 M€ (15,3%), les autres équipements de transport 3,98 M€ (10,3%), et l'emprunt de trésorerie 8 M€ (20,7%).

La dette finance les grands projets structurants du territoire en matière de mobilité. Plus de la moitié de l'encours (53,7%) est affectée au financement du tramway, infrastructure majeure reliant Annemasse à Genève.

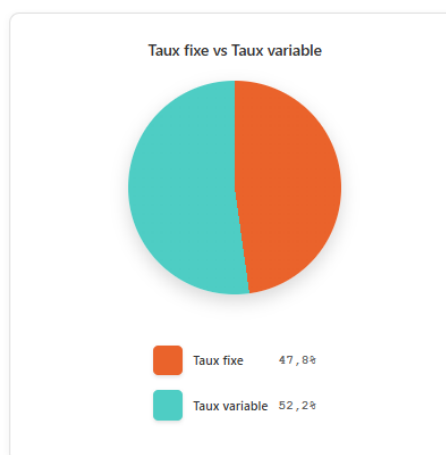


## 1.3. Exposition au risque de taux

La structure révèle un équilibre relatif entre taux fixe (18,44 M€, 47,8%) et taux variable (20,16 M€, 52,2%). Les emprunts à taux fixe, souscrits entre 2,04% et 3,94%, sécurisent totalement la charge d'intérêts. Les emprunts variables se décomposent en trois catégories : emprunts indexés sur le Livret A (5,76 M€), prêts relais indexés sur l'EURIBOR 3 mois (6,40 M€), et l'emprunt court terme indexé sur l'€STER (8 M€).

**Analyse de sensibilité** : une hausse de 100 points de base des indices entraînerait une charge supplémentaire de 200 000 € par an, soit +20% de la charge actuelle. Cette sensibilité justifie la stratégie de rééquilibrage vers 60% de taux fixe à moyen terme.

TYPE DE TAUX	ENCOURS (€)	Pourcentage
Taux fixe	18 443 875,01	47,8%
Taux variable	20 163 331,84	52,2%



### Détail des emprunts à taux variable

LIBELLÉ	INDEX	ENCOURS (€)	DATE DE FIN
Tirage sur le Contrat Cadre N° LT2025-01	€STER + 0,58%	8 000 000,00	09/07/2026
Prêts relais tram phase 2	EURIBOR 3M + 0,66%	6 400 000,00	20/03/2028
Financement tramway phase 2	Livret A + 0,40%	3 978 515,13	01/06/2055
CDC tramway études et acquisitions foncières	Livret A + 1,00%	957 786,70	01/08/2034
130009 CDC BHNS	Livret A + 1,00%	827 030,01	01/06/2033

## 2. ÉCHÉANCIER 2026 ET CAPACITÉ DE REMBOURSEMENT

### 2.1. Composition de l'annuité

L'annuité 2026 s'établit à **2,14 millions d'euros**, décomposée en 1,11 M€ de capital et 1,03 M€ d'intérêts. Le ratio intérêts/capital de 92,2% s'explique par la présence de l'emprunt court terme (intérêts sans amortissement significatif) et par les emprunts tramway contractés sur 30 ans avec amortissement progressif. Les intérêts représentent 48% de l'annuité, proportion qui décroîtra progressivement avec l'amortissement et le refinancement prévu.

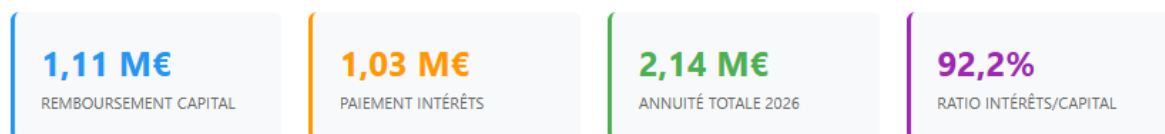
### 2.2. Répartition mensuelle

Les échéances se concentrent sur les trimestres pairs : mars, juin, septembre et décembre supportent l'essentiel des remboursements (entre 423 000 € et 430 000 €), tandis que février, mai, août et novembre connaissent des échéances plus modérées (71 000 € à 129 000 €). Cette concentration doit être prise en compte dans la gestion prévisionnelle de trésorerie pour éviter tout recours à des financements complémentaires.

### 2.3. Trajectoire de désendettement

L'exercice 2026 marquera le début du désendettement avec un remboursement de 1,11 M€ ramenant l'encours à 37,49 M€ (-2,9%). Cette trajectoire sera impactée par le refinancement de l'emprunt court terme qui, bien que stabilisant temporairement l'encours, permettra de sécuriser la structure financière et de réduire significativement la charge d'intérêts.

L'annuité de la dette pour l'année 2026 s'établit à **2,14 M€**, répartie de manière quasi-équilibrée entre le remboursement du capital (1,11 M€) et le paiement des intérêts (1,03 M€).



#### Détail mensuel de l'échéancier 2026

MOIS	CAPITAL (€)	INTÉRÊTS (€)	TOTAL (€)
Janvier	0,00	0,00	0,00
Février	59 005,60	66 468,10	125 473,70
Mars	218 401,86	207 032,38	425 434,24
Avril	0,00	0,00	0,00
Mai	59 374,11	67 533,99	126 908,10
Juin	220 497,74	209 431,65	429 929,39
Juillet	0,00	42 305,60	42 305,60
Août	59 057,26	69 301,50	128 358,76
Septembre	219 710,98	207 573,80	427 284,78
Octobre	0,00	0,00	0,00
Novembre	59 489,21	11 910,53	71 399,74
Décembre	218 947,91	204 155,88	423 103,79
<b>TOTAL 2026</b>	<b>1 114 854,38</b>	<b>1 028 442,03</b>	<b>2 143 296,41</b>

### 3. STRATÉGIE FINANCIÈRE 2026-2028

La stratégie s'articule autour de quatre axes prioritaires :

**1. Sécurisation du refinancement court terme** : l'échéance de juillet 2026 pour 8 M€ constitue l'enjeu majeur. Les travaux préparatoires seront engagés dès le 1er trimestre 2026 pour lancer une consultation et sécuriser les conditions avant l'échéance. Options étudiées : refinancement unique sur 15-20 ans ou fractionnement pour lisser les échéances futures.

**2. Consolidation des prêts relais tramway** : les deux prêts (6,4 M€ chacun) arrivant à échéance en 2027 et 2028 feront l'objet d'une stratégie de consolidation en emprunts structurels ou de remboursement anticipé selon les conditions de trésorerie.

**3. Optimisation taux fixe/variable** : objectif de 60% de taux fixe à horizon 2028 (contre 47,8% actuellement) pour réduire l'exposition au risque de taux. Les nouveaux emprunts privilégieront systématiquement le taux fixe sauf conditions de marché exceptionnellement favorables.

**4. Maintien de la diversification** : préservation de relations avec plusieurs établissements (AFL comme partenaire privilégié, CDC, CAFFIL) pour garantir capacité de négociation et accès aux meilleures conditions de marché.

### 4. PRINCIPAUX RISQUES ET MESURES D'ATTÉNUATION

#### Risque de taux d'intérêt

La part variable (52,2%) expose à une hausse potentielle. Mitigation : réorientation progressive vers taux fixe lors des refinancements et suivi mensuel des indices.

#### Risque de refinancement

Échéance juillet 2026 pour 8 M€. Mitigation : anticipation dès T1 2026, constitution d'un matelas de sécurité en trésorerie.

#### Risque de liquidité

Concentration des échéances sur certains trimestres. Mitigation : gestion prévisionnelle rigoureuse, synchronisation encaissements/décaissements, réserve de précaution.

La dette de 38,61 M€ présente une structure globalement maîtrisée, cohérente avec les investissements structurants réalisés. L'annuité 2026 de 2,14 M€ reste soutenable pour le budget AOM.

#### Trois priorités pour 2026 :

- Engager dès janvier le refinancement de l'emprunt court terme (8 M€)
- Mettre en place un suivi mensuel du service de la dette et de la trésorerie
- Élaborer une stratégie pluriannuelle 2026-2030 précisant les objectifs d'optimisation

La gestion active de la dette permettra d'optimiser la structure du portefeuille, de réduire la charge d'intérêts et de sécuriser les financements long terme, tout en préservant la capacité d'investissement du budget AOM.

# 30 ans

Durée d'extinction complète de la dette (2025 - 2055)

**38,61 M€**

ENCOURS INITIAL (2025)

**30,61 M€**

ENCOURS FIN 2026

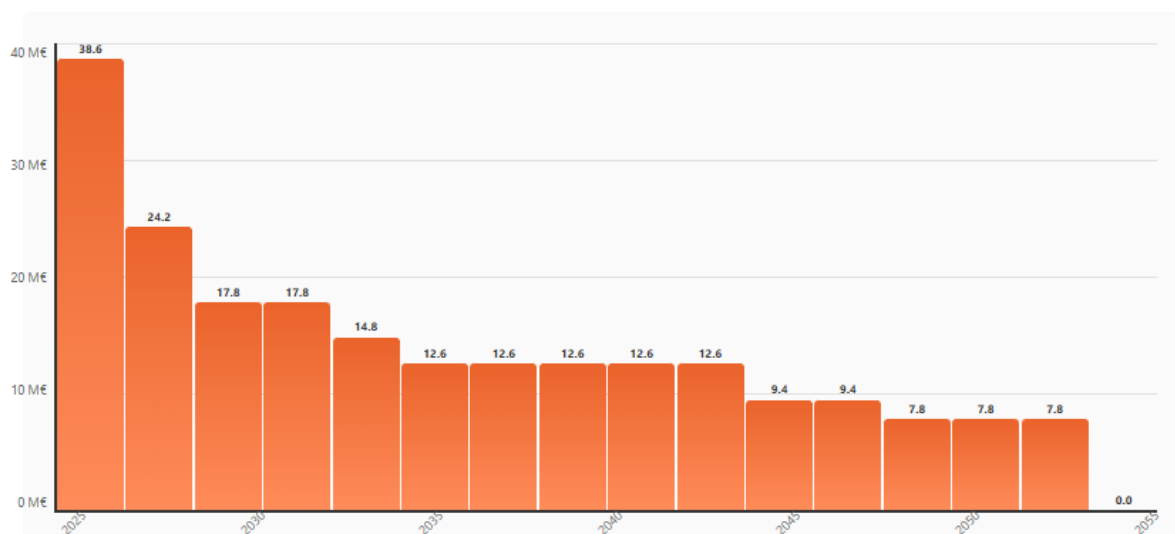
**7,78 M€**

ENCOURS EN 2051

**2055**

ANNÉE D'EXTINCTION

## Évolution de l'encours de la dette (2025-2055)



# 15. Synthèse des délibérations AOM

## Contexte général

Le **Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF)** a pris la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) au **1er juillet 2025**, suite au transfert de compétence d'Annemasse Agglo et de la Communauté de Communes du Genevois (CCG).

- **1. VERSEMENT MOBILITÉ DIFFÉRENCIÉ (Délibération CS2025-57)**

**Principe** : Modulation du taux de versement mobilité selon deux strates, basée sur la densité et le potentiel fiscal.

### Critères de répartition :

- **Strate 1** : Moyenne densité/potentiel fiscal > 700 → Taux **1,1% et 1,5 % au 1 Janvier 2026**
- **Strate 2** : Moyenne densité/potentiel fiscal < 699 → Taux **0,75%**

### Application :

- Annemasse Agglo : densité 1 158 hab/km<sup>2</sup>, potentiel fiscal 388€/hab → Moyenne **773** → **Strate 1 : 1,1% et 1,5 % au 1 Janvier 2026**
- CC Genevois : densité 319 hab/km<sup>2</sup>, potentiel fiscal 360€/hab → Moyenne **339** → **Strate 2 : 0,75%**

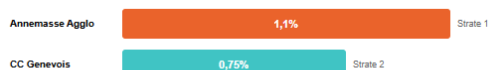
#### Critères de modulation

Strate	Moyenne densité + potentiel fiscal	Taux VM
Strate 1	Supérieure à 700	1,1%
Strate 2	Inférieure à 699	0,75%

#### Application par EPCI (1er juillet 2025)

EPCI	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Potentiel fiscal (€/hab)	Moyenne	Taux VM appliqué
Annemasse Agglo	1 158	388	773	1,1%
CC Genevois	319	360	339	0,75%

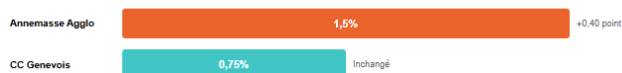
#### Comparaison des taux de Versement Mobilité (1er juillet 2025)



#### Évolution du taux pour Annemasse Agglomération



#### Comparaison des taux de Versement Mobilité (à partir du 1er janvier 2026)



#### Tableau récapitulatif

EPCI	Taux VM initial (01/07/2025)	Taux VM actuel (01/01/2026)	Évolution	Recettes supplémentaires
Annemasse Agglo	1,1%	1,5%	+0,40 pt	+2,2 M€/an
CC Genevois	0,75%	0,75%	—	—

- **2. TARIFICATION TRANSPORTS SCOLAIRES (Délibération CS2025-AOM-04)**

**Situation** : Maintien temporaire des deux grilles tarifaires héritées, avec harmonisation future progressive.

**Grille CC Genevois (quotient familial simple) :**

- QF 0-650€ : 48€/an
- QF 651-1300€ : 107€/an
- QF 1301-1900€ : 168€/an
- QF 1901-3000€ : 229€/an
- QF >3000€ : 289€/an

**Grille Annemasse Agglo (système de parts) :**

- Formule : tarif = taux d'effort × QF + constante
- Nombre de parts : Parents (2), 1er enfant (0,5), 2e enfant (0,5), 3e enfant (1), suivants (0,5 chacun)

**Note** : Maintien temporaire des deux grilles tarifaires héritées. Une harmonisation progressive est prévue dans un délai raisonnable.

**Grille CC Genevois (Quotient Familial)**

Quotient familial	Abonnement annuel
De 0 à 650 €	48 €
De 651 à 1 300 €	107 €
De 1 301 à 1 900 €	168 €
De 1 901 à 3 000 €	229 €
Supérieur à 3 000 €	289 €

**Grille Annemasse Agglo (Système de parts)**

Membre de la famille	Nombre de parts
Les parents	2 parts
1er enfant à charge	0,5 part
2ème enfant à charge	0,5 part
3ème enfant à charge	1 part
Par enfant supplémentaire	0,5 part
Par enfant handicapé	1 part

**Formule** : tarif = taux d'effort × QF + constante

- **3. TARIFICATION COMBINÉE Z210-Z230 (Délibération CS2025-AOM-05)**

**Nouveautés au 1er septembre 2025 :**

**a) Création du GFM Pass (titre combiné Z210+Z230)**

- Validité : 120 minutes sur l'ensemble des réseaux hors train
- Permet de circuler entre la zone 210 (Annemasse Agglo) et zone 230 (CC Genevois)

**b) Abonnement scolaire spécifique Ligne 4**

- **100€/an** pour l'année scolaire 2025-2026
- Valable uniquement sur la ligne 4 (ex-ligne régionale Y11)
- Ouvert aux -18 ans scolarisés

**c) Noms commerciaux**

- **GFM Pass** : zones Z210+Z230 combinées
- **CCG Pass** : zone 210 uniquement

**Lancement** : 1er septembre 2025 • **Validité** : 120 minutes sur l'ensemble des réseaux hors train

**Tarifification GFM Pass**

Type de titre	Tarif plein	Tarif réduit/junior
Billet GFM Pass (validité 120')	2,50 €	2,50 €
Carnet 10 tickets GFM Pass	20,00 €	20,00 €
Abonnement mensuel GFM Pass	55,00 €	45,00 €
Abonnement annuel GFM Pass	550,00 €	450,00 €

**Abonnement scolaire spécifique Ligne 4**

Titre	Validité	Public	Tarif
Abonnement scolaire Ligne 4	Année scolaire 2025-2026	Élèves de moins de 18 ans	100,00 €/an

**Note** : La ligne 4 est l'ancienne ligne régionale Y11, désormais transférée au PMGF et exploitée par TP2A. Elle dessert à la fois la zone 210 et la zone 230.

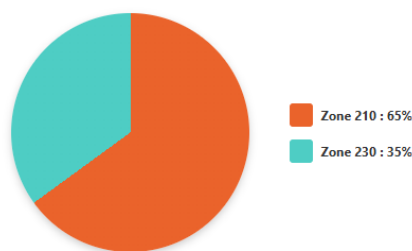
- **4. ADHÉSION COMMUNAUTÉ TARIFAIRE ZONE 210 (Délibération CS2025-AOM-17)**

**Évolutions :**

- Retrait de l'arrêt "Fillinges, Pont de Fillinges P+R" du périmètre
- Intégration de la ligne 4 (ex-Y11) exploitée par TP2A
- Substitution du PMGF à Annemasse Agglo dans la gouvernance
- Le PMGF devient **Gestionnaire de la communauté tarifaire**

**Clé de répartition des recettes** (méthodologie) :

- Pondération : 60% voyages / 40% voyages-km
- Calcul annuel basé sur les comptages automatiques



Ce principe de répartition sera réévalué après une année de fonctionnement, ainsi que les prix.

## • 5. ADHÉSION COMMUNAUTÉ TARIFAIRE ZONE 230 (Délibération CS2025-AOM-18)

### Évolutions :

- Extension du périmètre : ajout de l'arrêt "Présilly, Abbaye de Pomier" (ligne 272)
- Intégration de la ligne 4 (ex-Y11)
- Substitution du PMGF à la CC Genevois dans la gouvernance
- Le **GLCT reste Gestionnaire** de la communauté tarifaire zone 230

### Clé de répartition :

- Part fixe entre SNCF (2,7%) / Alpbus Fournier-L272 (0,8%) / Bus urbains (96,5%)
- Part dynamique pour les bus urbains entre tpg / GLCT / PMGF (recalcul annuel)

### Répartition GFM Pass :

- 65% des recettes → Zone 210
- 35% des recettes → Zone 230

#### Répartition fixe entre modes

Partenaire	Réseau/Lignes	Part des recettes
SNCF	Ligne ferroviaire St-Julien – Valleiry	2,7%
Alpbus Fournier	Ligne 272 (arrêts dans zone 230)	0,8%
Bus urbains	tpg / GLCT / PMGF (lignes M, N, 80, 83, tpg Flex)	96,5%

#### Répartition des recettes zone 230 (% global)



#### Répartition dynamique entre bus urbains (sur les 96,5%)

Exploitant	Lignes	Clé définitive 2024 (provisoire 2025)
GLCT	Ligne 80	48,8%
PMGF via Gembus	Lignes M et N	45,3%
tpg	Lignes 83, tpg Flex Champagne	2,4%

**Méthodologie :** Recalcul annuel basé sur les voyages et voyages-km réels (pondération 50-50). Période de référence : décembre N-1 à novembre N.

## • 6 Augmentation du Versement Mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglomération

Par délibération CS2025-AOM-16 du 15 octobre 2025, le Comité syndical du Pôle métropolitain du Genevois français a approuvé l'augmentation du taux du versement mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglomération, le faisant passer de 1,10% à 1,50% à compter du 1er janvier 2026. Cette décision stratégique vise à assurer la pérennité et le développement du système de mobilité territorial, tout en maintenant la qualité de service pour les usagers sans augmentation des tarifs ni accroissement de la contribution budgétaire d'Annemasse Agglo.

Depuis le 1er juillet 2025, le Pôle métropolitain exerce la compétence AOM. Les projections 2026 font apparaître un besoin de financement de 2,2 millions d'euros lié à l'augmentation des coûts d'exploitation, au développement de l'offre de mobilité et aux investissements structurants (phase 2 tramway, BHNS, parc relais Aubrac).

L'augmentation du versement mobilité permet de couvrir ce besoin sans hausse des tarifs usagers ni augmentation de la contribution budgétaire d'Annemasse Agglo.

### ÉVOLUTION DU TAUX

- Taux actuel : 1,10%
- Nouveau taux : 1,50% (application au 1er janvier 2026)
- Augmentation : +0,40 point
- Recettes supplémentaires : 2,2 M€/an
- Plafond légal : 2,00% (marge restante : 0,50 point)

Le taux de 1,50% reste inférieur à celui des AOM comparables disposant d'un tramway (Lyon, Grenoble, Nice, Dijon : 2,00%). Le taux sur le territoire de la CC du Genevois reste inchangé à 0,75%.

### AFFECTATION DES RECETTES

Les 2,2 M€ financeront :

- Phase 2 tramway Annemasse-Genève : 1,3 km, 3 nouveaux arrêts, fréquence 6 min en 2028
- BHNS Bonne-Annemasse : 3,5 km de couloirs bus
- Parc relais Aubrac : 200 places
- Reconfiguration et développement du réseau de bus
- Amélioration du transport à la demande
- Transition énergétique du parc de bus (électrification)
- Développement écosystème vélo : +100 km d'ici 2030
- Services mobilité partagée (autopartage, covoiturage, plans de mobilité employeurs)

### IMPACT EMPLOYEURS

Le versement mobilité s'applique aux établissements de 11 salariés et plus.

Exemples (masse salariale annuelle) :

- 500 000 € : VM passe de 5 500 € à 7 500 € (+2 000 €/an)
- 1 000 000 € : VM passe de 11 000 € à 15 000 € (+4 000 €/an)

Contreparties : amélioration significative de l'offre de transport, accompagnement via plans de mobilité, réduction des problématiques de stationnement.

# 16. Prospective sur les 3 prochaines années du budget AOM

## 1. SECTION DE FONCTIONNEMENT :

### Évolution des recettes réelles de fonctionnement

Les recettes réelles de fonctionnement progressent de façon régulière sur la période, passant de 30,62 M€ en 2026 à 32,13 M€ en 2029, soit une hausse de 4,9% sur quatre ans. Cette progression reflète principalement l'effet de l'inflation appliquée aux principales recettes, notamment :

- Le versement mobilité qui constitue la principale ressource de l'AOM, avec une progression linéaire intégrant l'inflation
- Les subventions qui suivent également cette dynamique d'indexation
- Les autres produits de gestion courante qui restent stables à 1,30 M€ sur toute la période

Cette croissance modérée des recettes (+1,6% en moyenne annuelle) témoigne d'une hypothèse prudente, cohérente avec un contexte économique d'inflation maîtrisée.

### Évolution des dépenses réelles de fonctionnement

Les dépenses réelles de fonctionnement affichent une trajectoire similaire, passant de 29,39 M€ en 2026 à 30,33 M€ en 2029 (+3,2% sur la période). Cette hausse intègre une évolution de l'offre avec la mise en service de la phase 2 du tramway Annemasse-Genève. Elle intègre également l'inflation sur les principaux postes de charges :

- Les charges à caractère général (25,42 M€ en 2026) qui représentent l'essentiel des dépenses et progressent avec l'inflation appliquée aux contrats de délégation
- Les autres charges de gestion courante augmentent légèrement à 2,31 M€ en 2029

### Impact de la restructuration de dette sur les charges financières

Point particulièrement notable : les charges financières connaissent une évolution en deux temps. Après la restructuration prévue en 2026 (1,23 M€), elles diminuent significativement en 2027 (1,00 M€) avant de remonter progressivement à 1,25 M€ en 2029. Cette trajectoire reflète l'effet du réaménagement de la dette destiné à lisser l'effort financier.

### Épargne brute et capacité d'autofinancement

L'épargne brute retraitée, indicateur clé de la santé financière, présente une évolution intéressante :

- 2026 : 1,23 M€ (taux d'épargne brute de 4,02%)
- 2027 : 1,995 M€ (6,41%) – amélioration significative grâce à la restructuration
- 2028 : retour à 1,23 M€ (4,02%)
- 2029 : nouvelle remontée à 1,995 M€ (6,41%)

Cette alternance reflète la dynamique des charges financières post-restructuration. Le taux d'épargne brute oscille entre 4% et 6,4%, ce qui reste dans une fourchette acceptable mais vigilante pour un syndicat AOM devant financer des investissements lourds.

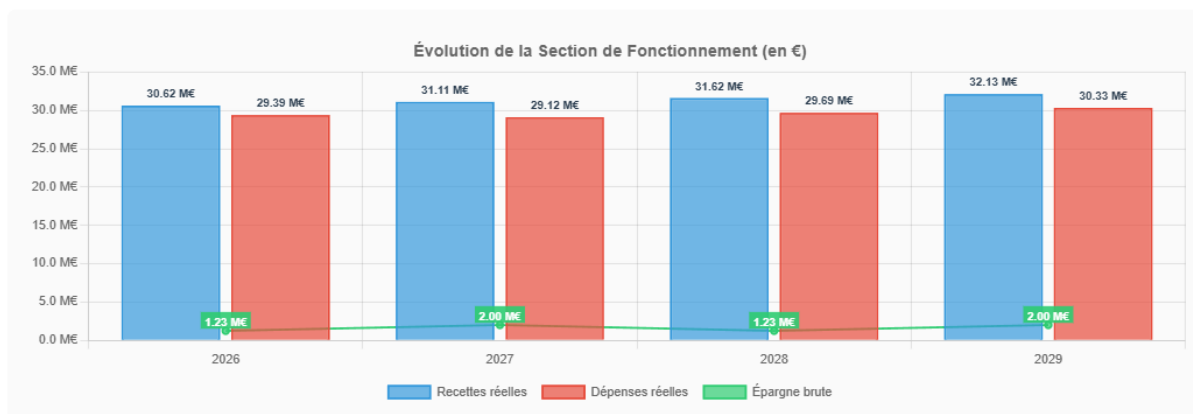
### Seuil d'amortissement du capital de la dette

Le ratio critique entre l'épargne brute et le seuil d'amortissement révèle une situation tendue :

- 2026 et 2028 : 3,64% (ratio très faible)
- 2027 et 2029 : 8,33% (amélioration mais reste fragile)

Ces ratios, tous inférieurs à 10%, signalent une capacité d'autofinancement limitée face aux échéances de remboursement de la dette.

Libellé	BP 2026	Prosp. 2027	Prosp. 2028	Prosp. 2029
<b>RECETTES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT</b>				
Atténuations de charges	0	0	0	0
Produits des services et ventes diverses	4 278 992	4 351 735	4 425 714	4 500 952
Impôts et taxes	9 777 945	9 944 171	10 113 222	10 285 147
Dotations et participations	15 264 156	15 514 697	15 778 447	16 046 680
Autres produits de gestion courante	1 299 996	1 299 996	1 299 996	1 299 996
Produits financiers	0	0	0	0
<b>TOTAL RECETTES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>30 621 090</b>	<b>31 110 599</b>	<b>31 617 379</b>	<b>32 132 775</b>
<b>DÉPENSES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT</b>				
Charges à caractère général	25 417 804	25 849 907	26 289 355	26 736 274
Charges de personnel	28 560	29 046	29 539	30 041
Autres charges de gestion courante	2 199 201	2 236 587	2 274 609	2 313 278
Charges financières	1 230 000	1 000 000	1 100 000	1 250 000
Charges exceptionnelles	513 420	0	0	0
<b>TOTAL DÉPENSES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>29 388 985</b>	<b>29 115 540</b>	<b>29 693 504</b>	<b>30 329 594</b>
<b>ÉPARGNE BRUTE RETRAITÉE</b>	<b>1 232 105</b>	<b>1 995 059</b>	<b>1 232 105</b>	<b>1 995 059</b>
Taux d'épargne brute	4,02%	6,41%	4,02%	6,41%



## 2. SECTION D'INVESTISSEMENT : UN EFFORT CONCENTRÉ SUR 2026-2027

### Programmation pluriannuelle concentrée

La section d'investissement présente une physionomie très caractéristique d'une programmation concentrée sur les premières années :

- **Poursuite des APCP déjà engagées**, avec un niveau d'exécution important sur les premières années de la prospective (2026–2027), conformément au calendrier opérationnel des projets en cours.
- **Maintien d'un socle de dépenses d'équipement récurrentes**, notamment pour l'entretien et le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures, estimé à **environ 2 000 000 € par an**.
- **Recours à l'emprunt pour couvrir les besoins de financement**, avec un volume d'emprunts aligné sur les années où l'effort d'investissement est le plus élevé.
- **Mise en place d'une restructuration de la dette en 2026**, permettant d'étaler les charges financières futures et de préserver la capacité d'investissement.
- **Absence d'opérations imprévues majeures** au-delà des projets inscrits, ce qui explique la décroissance progressive du niveau de dépenses en fin de prospective (2028–2029).

### Recettes d'investissement :

- 2026 : 29,47 M€ (dont 10,07 M€ d'emprunts nouveaux)
- 2027 : 12,40 M€ (dont 7,40 M€ d'emprunts)
- 2028 : 9,83 M€ (dont 4,83 M€ d'emprunts)
- 2029 : 8,04 M€ (dont 3,04 M€ d'emprunts)

Cette décroissance très marquée s'explique par la concentration des subventions d'équipement sur 2026 et l'exécution progressive des APCP.

### Dépenses d'investissement :

- 2026 : 30,70 M€ – année de fort investissement
- 2027 : 14,40 M€ – poursuite mais ralentissement
- 2028 : 11,75 M€ – investissements récurrents + solde APCP
- 2029 : 9,85 M€ – stabilisation sur investissements d'entretien

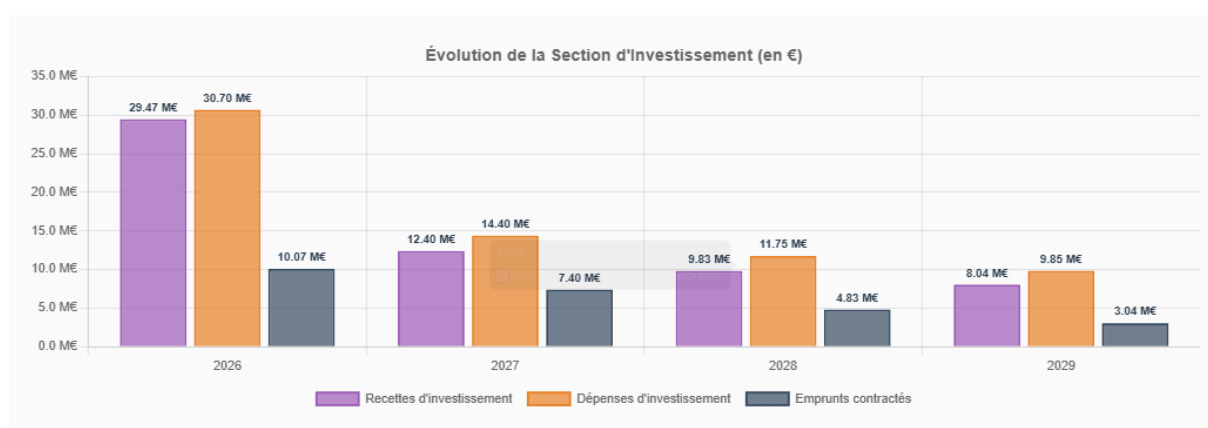
Les immobilisations corporelles constituent le principal poste (5,25 M€ en 2026, 11,81 M€ en 2027), reflétant les investissements matériels du tramway et du réseau de transport. Les immobilisations en cours (22,98 M€ en 2026) correspondent aux APCP en exécution.

### Recours à l'emprunt

Le recours à l'emprunt s'explique principalement par les délais de versement des subventions d'investissement. L'emprunt décroît cependant sur la période, passant de 10,07 M€ en 2026 à 3,04 M€ en 2029. Cette stratégie d'endettement calibrée vise à :

- Financer les investissements structurants de début de période
- Compléter l'autofinancement et les subventions
- Maintenir une soutenabilité de l'endettement à moyen terme

Libellé	BP 2026	Prosp. 2027	Prosp. 2028	Prosp. 2029
<b>RÉCETTES RÉELLES D'INVESTISSEMENT</b>				
Subventions d'investissement	19 038 356	5 000 000	5 000 000	5 000 000
Emprunts et dettes assimilées	10 073 413	7 403 113	4 825 650	3 044 758
Opérations pour compte de tiers	356 484	0	0	0
<b>TOTAL RECETTES RÉELLES D'INVESTISSEMENT</b>	<b>29 468 254</b>	<b>12 403 113</b>	<b>9 825 650</b>	<b>8 044 758</b>
<b>DÉPENSES RÉELLES D'INVESTISSEMENT</b>				
Immobilisations incorporelles	1 000 129	0	0	0
Immobilisations corporelles	5 252 917	11 806 172	9 199 525	7 617 939
Immobilisations en cours	22 975 628	0	0	0
Emprunts et dettes assimilées	1 115 000	2 590 000	2 550 000	2 230 000
Opérations pour compte de tiers	356 484	0	0	0
<b>TOTAL DÉPENSES RÉELLES D'INVESTISSEMENT</b>	<b>30 700 358</b>	<b>14 398 172</b>	<b>11 749 525</b>	<b>9 847 939</b>



### 3. SYNTHÈSE ET POINTS DE VIGILANCE

#### Équilibre budgétaire formel maintenu

Sur le plan comptable, les sections sont équilibrées sur toute la période. Les recettes couvrent les dépenses tant en fonctionnement qu'en investissement, grâce au levier de l'emprunt.

#### Mais une soutenabilité financière très fragile

Trois indicateurs clés révèlent une situation préoccupante :

1. **Épargne brute faible** : oscillant entre 4% et 6,4%, elle limite la capacité d'autofinancement et rend le syndicat très dépendant de l'emprunt et des subventions pour investir.
2. **Capacité de désendettement haute** : avec des ratios systématiquement supérieurs à 17 ans (et culminant à 30,6 ans en 2028), le PMGF dépasse largement les seuils d'alerte. Cette situation limite fortement les marges de manœuvre et rend l'établissement vulnérable à tout choc (inflation supérieure aux prévisions, baisse de recettes, augmentation des charges).
3. **Charges financières et d'amortissement croissantes** : la somme annuité dette + charges financières passe de 2,35 M€ en 2026 à 3,48 M€ en 2029, soit 11,5% des dépenses de fonctionnement en fin de période.

#### Dépendance structurelle à l'emprunt

Avec 24,45 M€ d'emprunts nouveaux sur 2026-2029 et une épargne nette négative sur plusieurs exercices (-594 k€ en 2027, -1,32 M€ en 2028, -235 k€ en 2029), le syndicat ne dégage aucune capacité d'autofinancement nette. Il est donc structurellement dépendant de l'emprunt pour financer ses investissements, même récurrents.

#### Risques identifiés

1. **Sensibilité à l'inflation** : si l'inflation dépasse les hypothèses retenues, les dépenses (indexées via les contrats de délégation) augmenteront plus vite que les recettes, réduisant encore l'épargne brute.
2. **Contrainte de la dette** : avec un encours approchant 39 M€ en 2029 pour seulement 2 M€ d'épargne brute, toute nouvelle sollicitation de l'emprunt deviendra difficile (ratios prudentiels bancaires).
3. **Rigidité des charges** : les charges de délégation de service public constituent l'essentiel des dépenses (>80%), laissant peu de leviers d'ajustement en cas de besoin.

#### Recommandations

Face à cette situation, plusieurs pistes d'amélioration devraient être envisagées :

1. **Recherche de recettes nouvelles** : optimisation du versement mobilité, recherche de cofinancements complémentaires, révision tarifaire.
2. **Maîtrise des dépenses de fonctionnement** : renégociation des contrats de DSP lors des prochaines échéances, optimisation de l'offre de transport, mutualisation de moyens.
3. **Priorisation stricte des investissements** : concentration sur les opérations essentielles, recherche maximale de subventions, étalement dans le temps des projets non prioritaires.
4. **Poursuite de l'optimisation de la dette** : renégociations futures si les conditions de marché le permettent, allongement des durées pour limiter l'annuité.
5. **Mise en place d'un plan de redressement pluriannuel** : trajectoire claire de retour à un ratio de désendettement <15 ans d'ici 5-7 ans.