



**Direction de l'Immobilier, des
Assurances et des Affaires Générales
Pôle des Assemblées**
Suivi par Gabriel NGOM

Réunion du
Bureau Communautaire
du 11 février 2025 à 09h00

Présents :

Patrick ANTOINE ; Marion BARGES-DELATTRE ; Antoine BLOUIN ; Jean-Paul BOSLAND ; Yves CHEMINAL ; Gabriel DOUBLET ; Christian DUPESSEY ; Véronique FENEUL ; Laurent GILET ; Nadine JACQUIER ; Dominique LACHENAL ; Denis MAIRE ; Anny MARTIN ; Guillaume MATHELIER ; Marie-Jeanne MILLERET ; Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI ; Jean-Luc SOULAT

Secrétaire de séance : Antoine BLOUIN

ORDRE DU JOUR

I. DESIGNATION D'UN SECRETAIRE DE SEANCE.....	2
II. APPROBATION DU PROCES-VERBAL DU BUREAU COMMUNAUTAIRE DE LA SEANCE PRECEDENTE.....	2
III. DELIBERATIONS PRISES DANS LE CADRE DE LA DELEGATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE AU BUREAU.....	2
A) SERVICE POLITIQUES PARTENARIALES.....	3
1 - APPROBATION DES MESURES PORTÉES PAR ANNEMASSE AGGLO DANS LE CADRE DU DÉPÔT DU PROJET D'AGGLOMÉRATION 5ÈME GÉNÉRATION.....	3
IV. INFORMATIONS DIVERSES.....	8

I. DESIGNATION D'UN SECRETAIRE DE SEANCE

Conformément à l'article L 2121-15 du CGCT, le bureau communautaire nomme un secrétaire de séance parmi ses membres. Monsieur Antoine BLOUIN qui accepte la fonction, est désigné(e) secrétaire de séance.

II. APPROBATION DU PROCES-VERBAL DU BUREAU COMMUNAUTAIRE DE LA SEANCE PRECEDENTE

Approbation du procès-verbal de la séance du 4 février 2025

III. DELIBERATIONS PRISES DANS LE CADRE DE LA DELEGATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE AU BUREAU

A) SERVICE POLITIQUES PARTENARIALES

1 - APPROBATION DES MESURES PORTÉES PAR ANNEMASSE AGGLO DANS LE CADRE DU DÉPÔT DU PROJET D'AGGLOMÉRATION 5ÈME GÉNÉRATION

Rapporteur : Gabriel DOUBLET / technicien(ne) : Cédric LEHUEDE

Vu la délibération du conseil communautaire du 16 octobre 2024 n°CC_2024_0117 mettant à jour les délégations de pouvoirs du conseil au profit du bureau et notamment le paragraphe B-24 de son annexe ;

1. Rappel du contexte et historique des projets d'agglomération

Depuis 2007, le Grand Genève s'est structuré pour répondre collectivement aux besoins liés à la forte dynamique de ce territoire transfrontalier d'un million d'habitants, en particulier en matière de mobilité, mais également d'aménagement du territoire et de transition écologique.

À travers le Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA), la Confédération participe au financement de projets relatifs aux transports dans les villes et les agglomérations. Les contributions fédérales vont à des agglomérations dont les projets d'agglomération coordonnent efficacement le développement des transports et celui de l'urbanisation tout en intégrant les enjeux environnementaux. Depuis le premier Projet d'agglomération, ce sont près de 643 millions de francs de subventions fédérales qui ont été accordés à des projets de mobilité dans le Grand Genève (Priorisations pour les transports publics, aménagement d'interfaces multimodales ou de pistes cyclables), soit près de 125 millions de francs pour le Genevois français.

Rappel des cofinancements sollicités et obtenus par les territoires franco-valdo-genevois du Grand Genève dans le cadre des Projets d'Agglomération antérieurs :

	Mesures retenues [nombre]	Coût total retenu [MCHF]	Mesures françaises [nombre]	Cofinancement total [MCHF]	dont montant de cofinancement français [MCHF]
PA1	27	466.75	6 (22%)	186	36
PA2	35	624.45	3 (8%)	204	33
PA3	24	296.76	5 (21%)	38.80	12
PA4	42	410.5	11 (26%)	143.71	42.7

Faisant suite aux quatre générations des Projets d'agglomération, le Grand Genève se porte à nouveau candidat à la cinquième génération de l'appel à projet « Projet d'agglomération » de la Confédération Suisse. Dans cette démarche, le Pôle métropolitain du Genevois français représente ses intercommunalités membres au sein du GLCT du Grand Genève et coordonne le recensement des mesures pour l'ensemble des maîtres d'ouvrage français.

2. Appel à projet de la Confédération suisse

En 2006, le fonds d'infrastructure a été mis en place par la Confédération suisse pour financer les infrastructures du trafic d'agglomération jusqu'en 2027. En 2018, il a été remplacé par un fonds de durée indéterminée, le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le Conseil fédéral a depuis confirmé les orientations suivies par la politique des agglomérations de la Confédération, politique dont le programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) constitue un élément central.

Le système de transport et le développement de l'urbanisation sont étroitement liés. Avec le programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération soutient une planification cohérente des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations, par-delà les frontières communales, cantonales ou nationales. Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération participe financièrement aux infrastructures de transport des villes et des agglomérations. Elle conditionne toutefois sa participation à l'existence d'un projet d'agglomération qui

coordonne de manière efficace le développement des transports et de l'urbanisation. On distingue ainsi deux instruments ou procédures à différents niveaux institutionnels :

- Au niveau de la Confédération, le PTA a pour but de répartir les ressources du FORTA entre les divers projets d'agglomération et les mesures infrastructurelles qu'ils contiennent.
- Le projet d'agglomération est ancré quant à lui au niveau de l'agglomération (communes, régions, cantons). Il établit les stratégies de développement de l'agglomération, coordonne les acteurs impliqués et définit des mesures concrètes de mise en œuvre des stratégies. Avec les projets d'agglomération, le PTA fournit une contribution essentielle au développement de l'urbanisation vers l'intérieur et à un système global de transport efficace et durable.

La Confédération suisse participe donc au financement de mesures infrastructurelles qui améliorent le système de transport dans les villes et les agglomérations, y compris les agglomérations transfrontalières et à condition que les mesures soutenues sur le territoire français aient des effets tangibles et positifs sur la partie suisse de l'agglomération.

La Confédération évalue **la cohérence d'ensemble du projet d'agglomération**, et notamment la stratégie du Grand Genève pour articuler l'urbanisation, la mobilité et l'environnement. L'efficacité globale du projet d'agglomération est déterminée en fonction de l'amélioration de la qualité du système de transport, du développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, de l'accroissement de la sécurité du trafic, de la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources. Ces cinq critères sont précisés par des sous-critères plus spécifiques. Ils sont utilisés aussi bien pour évaluer l'utilité d'un projet d'agglomération dans son ensemble (dans le cadre de la détermination du taux de contribution de la Confédération) que pour évaluer les mesures de mobilité (lors de la priorisation des mesures). Un rapport est également effectué entre le coût global d'un Projet d'agglomération et son efficacité recherchée.

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

- Contribution à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles du Projet d'agglomération du Grand Genève et opportunité de la mesure au regard de celles-ci ;
- Démonstration de l'effet sur suisse pour les mesures françaises ;
- Degré de maturité pour l'inscription au PA5 et niveau de maîtrise des conditions nécessaires à la réalisation de la mesure dans les délais impartis (niveau de définition de la mesure, du plan de financement, de sa faisabilité) ;
- Cohérence avec les générations de PA précédentes ;
- Complétude des informations à fournir, notamment les données quantitatives ;
- Résultats de l'évaluation environnementale ;

Les mesures dont le coût est inférieur à 5 MF sont intégrées dans des paquets de mesures forfaitaires. Dans ce cas la Confédération apporte un cofinancement en fonction des unités de prestations réalisées (mètres linéaires d'aménagement cyclable, mètres carrés d'ouvrage de franchissement, nombre de stationnement vélo, etc.). Pour les mesures forfaitaires, l'engagement des maîtres d'ouvrage à réaliser les mesures inclut donc la réalisation des quantités d'unités de prestations annoncées dans la fiche-mesure.

3. Approbation de la liste des mesures par l'Assemblée du GLCT du Grand Genève

La confirmation des mesures de mobilité approuvées par l'Assemblée du GLCT du Grand Genève du 15 novembre 2024 est **fonction de la fourniture des livrables et de l'ensemble des éléments nécessaires à attester de la maturité techniques et financières des mesures**. Ce volume financier permet à l'agglomération du Grand Genève de se situer dans la fourchette des « coûts moyens », comme cela avait été le cas lors de l'examen du PA4 par la Confédération Suisse.

La détermination du taux de cofinancement fédéral, compris entre 30% et 50% du coût du projet, sera fonction de l'évaluation du rapport coût /utilité du projet d'agglomération 5 du Grand Genève par la Confédération Suisse. Les effets des mesures de mobilité et d'urbanisme fondent l'utilité du projet.

4. Description des mesures proposées au 5ème projet d'agglomération du Grand Genève par Annemasse Agglomération

- **Mesures de mobilité sous maîtrise d'ouvrage d'Annemasse Agglomération sollicitant un cofinancement de la part de la Confédération suisse :**

N° de la mesure	Nom de la mesure	Coût imputable de la mesure
36-2-21	Axe cyclable entre la ViaRhona (secteur Brouaz) et la voie verte (rond-point du Livron) le long de la Géline	1'000'000 CHF HT
<p>Description succincte de la mesure et de son opportunité :</p> <p>L'axe de la Géline, situé sur la commune d'Annemasse, est stratégique pour relier la voie verte du Grand Genève au rond-point du Livron et la ViaRhona. Cependant, cet axe présente des défis notables, notamment la traversée de la voie ferrée reliant la gare d'Annemasse. Actuellement, cette zone manque d'infrastructures cyclables adéquates pour traverser la ville sur ce secteur.</p> <p>Le projet vise à créer un axe cyclable longeant la renaturation de la Géline, un projet environnemental majeur visant à remettre à l'air libre un cours d'eau actuellement canalisé. L'axe traversera également la ZAC Château Rouge, un futur écoquartier dont la livraison est prévue pour 2030. La ville d'Annemasse sera responsable de la section traversant la ZAC, d'environ 290 mètres, tandis que SNCF Réseau sera en charge de la traversée des voies ferrées. Le reste du linéaire sera géré par Annemasse Agglo avec la participation de la ville d'Annemasse et du SM3A.</p> <p>Ce projet fera l'objet d'une première tranche de réalisation dans le cadre du PA5 jusqu'au droit du franchissement de la voie ferrée.</p> <p>Une 2ème tranche se réalisera dans un second temps (horizon B) et consistera en le franchissement de la voie SNCF et en la jonction avec la ViaRhona par la rue du Brouat, pour un coût total de 6,5 M € CHF HT.</p>		
Horizon de réalisation		Type de mesure
A5 (2028-2032)		Avec demande de cofinancement (mesure individuelle A5)
N° de la mesure	Nom de la mesure	Coût imputable de la mesure
36-2-22	Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC	12'800'000 CHF HT
<p>Description succincte de la mesure et de son opportunité :</p> <p>Depuis 2019, la ligne 6 du réseau TAC gagne considérablement en fréquentation. Aujourd'hui, elle est l'une des plus chargées du réseau, avec quasiment 600'000 voyageurs en 2023 (soit +24% par rapport à 2022, soit une progression les plus fortes du réseau). Elle dessert 4 communes du cœur d'agglomération : Gaillard, Ambilly, Annemasse et Ville la Grand avec 83 courses journalières et une fréquence de 20 minutes en heures de pointe. Ce niveau de demande est équivalent, voire plus important, à celle des lignes structurantes du réseau. Néanmoins, sa vitesse commerciale est la plus basse du réseau avec 14.5 km/h en moyenne (en 2023). Cette dégradation est essentiellement due au temps perdu par la saturation de la circulation aux heures de pointes lié au trafic TIM du centre d'agglomération annemassien.</p> <p>Cette mesure vise à améliorer l'offre infrastructurelle de la ligne 6. L'intervention principale consiste en la mise en site propre de plusieurs fragments stratégiques de son tracé, ainsi qu'une révision des carrefours à feux traversés avec la mise en place d'insertions prioritaires et le prolongement de la ligne jusqu'à P+R Sous Moulin (Thonex, CH). Cela afin d'améliorer la qualité de la desserte TC et, en particulier, un redressement de la vitesse commerciale.</p>		
Horizon de réalisation		Type de mesure
B5 (2028-2032)		Avec demande de cofinancement (mesure individuelle B5)
N° de la mesure	Nom de la mesure	Coût imputable de la mesure
40-25	Réaménagement du carrefour de la RD 1206 pour permettre l'extension de la ligne 8 des TPG vers le terminus de la ligne 4 de la TAC en France et la sécurisation de la traversée du carrefour pour les modes actifs et la ViaRhona	500'000 CHF HT
<p>Description succincte de la mesure et de son opportunité :</p> <p>Avec l'augmentation du trafic, l'aménagement actuel du carrefour de la douane ed Veyrier (RD1206) ne permet plus une circulation suffisamment sécurisée des véhicules et des piétons</p>		

engendrant des remontées de files très importantes (<1km).
De plus, il n'existe aucune traversée sécurisée pour les modes actifs, alors même que le nombre de piétons/vélos dans ce secteur est en constante augmentation et le sera plus encore avec l'aménagement cyclable de la ViaRhôna vers le Téléphérique du Salève. Aussi, le type d'intersection et les girations actuelles du carrefour ne permettent pas aux véhicules type bus de franchir en toute sécurité ce carrefour. Le Canton de Genève souhaiterait la mise en place d'un prolongement d'une ligne de bus TPG vers la France sous réserve des aménagements de priorisation et de giration nécessaire à ce carrefour.

L'objet de la mesure consiste alors à mettre en place un carrefour à feux pour favoriser l'insertion de voie TC et des modes doux autour du carrefour ainsi que la régulation du trafic routier.

Horizon de réalisation	Type de mesure
A5 (2028-2032)	Avec demande de cofinancement (paquet forfaitaire valorisation/sécurité de l'espace routier A5)

- Mesure de mobilité sous maîtrise d'ouvrage conjointe d'Annemasse Agglo, d'Arve et Salève et de l'Office cantonal des Transports du canton de Genève et sollicitant un cofinancement de la part de la Confédération suisse :

N° de la mesure	Nom de la mesure	Coût de la mesure
36-1-36	<i>Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard</i>	8'700'000 CHF HT
Description succincte de la mesure et de son opportunité : La mesure propose un aménagement cyclable transfrontalier en site propre afin d'améliorer la sécurité des déplacements à vélo vers le cœur de l'agglomération transfrontalière. Les aménagements cyclables français et suisses se connecteront à hauteur de la douane de Thônex-Vallard. Il répondra en particulier aux usages pendulaires et utilitaires en offrant un complément au tronçon existant de la voie verte d'agglomération entre Genève et Annemasse. La mesure s'articule avec les mesures du paquet de mesures MD du PA4 qui assure une continuité cyclable pour les flux en provenance de la basse vallée de l'Arve, du Chablais et des Bornes. La liaison cyclable, depuis Arthaz-Pont-Notre-Dame, complète le réseau de l'agglomération annemassienne (Via Rhôna et voie verte d'agglomération) et se poursuit en direction du centre de l'agglomération en créant un nouvel axe cyclable transfrontalier. Pour sécuriser les déplacements modes doux et garantir la continuité de l'aménagement, l'itinéraire d'environ 10 km (700 m Arve et Salève + 5.1km AA + 4.2km partie suisse) est séparé des flux routiers et tend à rendre attrayant la pratique cyclable pour les déplacements pendulaires transfrontaliers ou non, ou de loisirs.		
Horizon de réalisation	Type de mesure	
A5 (2028-2032)	Avec demande de cofinancement (mesure individuelle A5)	

- Mesures d'urbanisme dont le pilotage est assuré par Annemasse Agglomération :

N° de la mesure	Nom de la mesure	Objectif stratégique
UD5-03	<i>Etoile Annemasse-Genève</i>	Mutation-Densification
Horizon de réalisation	Type de mesure	
Ae5 (2028-2032)	Sans demande de cofinancement	
N° de la mesure	Nom de la mesure	Objectif stratégique
UD5-05	Annemasse-Dusonchet-Perrier	Densification
Horizon de réalisation	Type de mesure	
Ae5 (2028-2032)	Sans demande de cofinancement	
N° de la mesure	Nom de la mesure	Objectif stratégique
UD5-10	<i>Arve Route Blanche</i>	Densification-Mutation
Horizon de réalisation	Type de mesure	
Ae5 (2028-2032)	Sans demande de cofinancement	
N° de la mesure	Nom de la mesure	Objectif stratégique
UD5-12	<i>Densification autour du BHNS Gare</i>	Densification-Extension

<i>d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne</i>		
Horizon de réalisation	Type de mesure	
Ae5 (2028-2032)	Sans demande de cofinancement	
N° de la mesure	Nom de la mesure	Objectif stratégique
UD5-17	<i>Ecoquartier Château Rouge (Annemasse)</i>	Mutation
Horizon de réalisation	Type de mesure	
Ae5 (2028-2032)	Sans demande de cofinancement	
N° de la mesure	Nom de la mesure	Objectif stratégique
UD7-05	<i>Machilly</i>	Densification
Horizon de réalisation	Type de mesure	
Ae5 (2028-2032)	Sans demande de cofinancement	

Patrick ANTOINE s'interroge au sujet d'éventuels blocages ou contraintes s'agissant de la fiche-action sur le réaménagement du carrefour de la RD 1206.

Johan USSEREAU indique qu'il n'y a pas de difficultés particulières, néanmoins, il évoque des discussions avec le canton concernant la ligne TPG ainsi que sur l'adéquation entre l'aménagement et le projet.

Christian DUPESSEY évoque des discussions techniques sur l'aménagement même du carrefour, notamment avec l'Office cantonal. Il indique qu'aucune position politique ne remet en cause la fiche-action, mais qu'il est nécessaire que les techniciens français et suisses travaillent ensemble.

Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI évoque des échanges au sujet de l'ensemble des contraintes permettant au bus de passer la frontière ainsi que sur la sécurisation des voies.

Patrick ANTOINE s'interroge sur l'actualité du prolongement futur d'une nouvelle ligne de tramway.

Le Président indique que ce prolongement se réalisera dans un horizon plus lointain.

Christian DUPESSEY explique qu'il existe des interrogations sur le lieu du prolongement futur du tramway. Il considère qu'il faut, en premier lieu, porter une attention particulière à ce que le fonctionnement de cette nouvelle ligne actuelle de tramway fonctionne. Il indique qu'un prolongement est potentiellement envisagé pour le projet d'agglomération 6^{ème} génération, c'est-à-dire après 2032.

Le Bureau Communautaire, entendu l'exposé du rapporteur,

Après en avoir délibéré :
A l'unanimité,

DECIDE :

D'APPROUVER la liste des mesures A5 et Ae5 proposée par Annemasse Agglomération, en tant que maître d'ouvrage, dans le cadre de la candidature du Grand Genève au programme en faveur du trafic d'agglomération de la Confédération suisse par le biais du Projet d'Agglomération de cinquième génération.

DE S'ENGAGER à réaliser* les mesures A5 et Ae5 à l'horizon de réalisation prévu et conformément aux fiches mesure annexées à la présente délibération, sous réserve de la validation par les différentes instances compétentes des éléments d'étude (AVP, etc.) nécessaires à attester de la maturité technique de la mesure et de la planification financière nécessaire à la réalisation de chacune des opérations.

DE S'ENGAGER à réaliser* les mesures A5 et Ae5 de la manière dont elles sont décrites dans les fiches mesures produites et annexées à la présente délibération, et avec les effets attendus sur le système de transports de l'agglomération.

D'AUTORISER le Président du Pôle métropolitain :

- à proposer ces mesures à l'Assemblée du GLCT Grand Genève pour la candidature du Grand Genève au programme en faveur du trafic d'agglomération de la Confédération suisse par le biais du Projet d'Agglomération de cinquième génération.

- à s'engager, pour Annemasse Agglo, au suivi de la réalisation des mesures « A5 » et « Ae5 » aux horizons de temps annoncés et dans les conditions précisées aux alinéas précédents.

* Par « s'engager à réaliser », il faut comprendre : déclencher et faire avancer la planification d'une mesure, soumettre pour décision les objets nécessaires à la réalisation de cette mesure aux organismes compétents (décisions en matière de planification et/ou financière), et dans les cas où ces derniers auront pris les décisions, réaliser la mesure ; pour les mesures forfaitaires cela inclut la réalisation de la quantité d'unités de prestations annoncée dans la fiche-mesure.

IV. INFORMATIONS DIVERSES

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 9h32.

Le secrétaire de séance

Antoine BLOUIN



Le président

Gabriel DOUBLET

