

PROCES-VERBAL

Etaient présents : M. David FAVRE (GE), M. Jonas ANKLIN (VD), M. Hubert BERTRAND (CAPG), M. Julien BOUCHET (CCG), M. Cyril DEMOLIS (Thonon Agglo), M. Patrice DUNAND (Région Auvergne - RA),

Excusés : Mme Nuria GORRITE (VD), M. Serge DAL BUSCO (GE), M. Serge DELSANTE (Région Auvergne - RA)

Monsieur le Président ouvre la séance du 14 mars 2022 organisée en visioconférence, compte tenu du contexte durant la période d'urgence sanitaire, conformément aux dispositions de la loi n°2020-1379 du 14 novembre 2020, et à l'article 6 de l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020, réactivée par le V de l'article 10 de la loi n°2021-1465 du 10 novembre 2021, portant diverses dispositions de vigilance sanitaire.

Après avoir procédé à l'appel de chaque membre présent, Monsieur le Président énonce l'ordre du jour.

L'Assemblée désigne Monsieur DEMOLIS, secrétaire de séance.

1^{ère} PARTIE - DECISIONS

I) - PV de Séance du 20 janvier 2022

Monsieur le Président invite l'Assemblée à approuver le procès-verbal de la séance du 20 janvier 2022.

Aucune remarque ou demande de modification n'est faite par les membres.

Le procès-verbal est approuvé à l'unanimité des présents.

II) - Budget primitif 2022

Madame DORGLAS présente le projet de budget. Celui-ci reprend les éléments du DOB. Le BP est en baisse de - 1.38 M€ par rapport au DOB 2022 en raison de la possibilité de rattacher le dernier tiers des Contributions Financières Forfaitaires des lignes Transalis sur l'exercice 2021 et du réajustement de la part covid 2021 sur la ligne F. Par ailleurs quelques dépenses de fonctionnement général ont également pu être rattachées sur l'exercice 2021 (loyers principalement).

Madame DORGLAS précise que les documents envoyés comportaient une colonne DOB 2022 et une colonne BP 2022, pour que les évolutions entre les 2 étapes budgétaires soient facilement identifiables.

Le BP présente pour la section de fonctionnement un montant de 20 894 103.00 € HT en dépenses et 20 899 386.96 € en recettes et à 310 416.00 € HT en dépenses et en recettes pour la section d'investissement. Ces montants ne comprennent pas la part suisse de la compensation Covid pour les lignes tpg ni les impacts Covid pour les lignes Transalis et 814 et 818.

Les tableaux de répartition par domaines d'activité et par financeurs sont présentés. Ainsi, l'exploitation représente 94.70% du budget du GLCT, l'administration de la structure 1.77%, les études 0.82%, les communautés tarifaires 1.23% et l'investissement 1.48%.

Madame DORGLAS présente l'échéancier des cotisations des membres selon les échanges qui ont eu lieu lors de la séance de préparation technique, à savoir :

- 1er appel : 40% à la fin du mois de mars pour la Région, la CCG, TA, la CAPG et le Canton de Vaud,
- 1er appel : 80% à la fin du mois de mars pour le Canton de Genève,
- 2ème appel : 40% début mai pour la Région, la CCG, TA, la CAPG et le Canton de Vaud,
- 2ème appel : 10% début juillet pour le Canton de Genève,
- 3ème appel : 10% en mai pour la Région AuRA, la CCG, TA, la CAPG et le Canton de Vaud
- 4ème appel : 10% en septembre pour la Région AuRA, la CCG, TA, la CAPG et le Canton de Vaud
- 3ème appel : 10% début juillet pour le Canton de Genève,

Cette répartition nous permet d'être calée sur le rythme de paiement de nos contrats (60% de nos dépenses environ avant la mi-juillet).

Monsieur le Président invite l'Assemblée à voter et procède à l'appel nominal des membres pour cette décision :

Monsieur David FAVRE (GE) : avis favorable
 Monsieur Hubert BERTRAND (CAPG) : avis favorable
 Monsieur Julien BOUCHET (CCG) : avis favorable
 Monsieur Jonas ANKLIN (VD) : avis favorable
 Monsieur Cyril DEMOLIS (Thonon Agglo) : avis favorable
 Monsieur Patrice DUNAND (Région) : avis favorable

L'Assemblée approuve à l'unanimité des présents le budget primitif 2022 et autorise Monsieur le Président, à prendre toute décision et à signer tout acte nécessaire à l'application de la présente décision.

III) - Approbation de la convention de la zone locale 210

Madame FUCILE rappelle qu'à l'occasion de l'ouverture du Léman Express et afin de poursuivre la coopération qui existe en matière tarifaire sur les zones locales françaises, il convenait de structurer les ententes existantes entre les différents partenaires (opérateurs et autorités organisatrices) en établissant des conventions sur ces zones locales.

Le GLCT est concerné par les zones locales françaises 200, 230, 240 et 250 mais également par la zone locale 210 au vu de son périmètre d'action, la ligne 274 (anciennement nommée Transalis T74) desservant la zone 210 par l'arrêt Nangy, Hôpital Findrol. La zone 210 ne dépend en revanche pas du GLCT, Annemasse Agglomération étant le coordinateur de la zone.

Les Autorités organisatrices de transports présentes sur le périmètre de la zone 210 ont également défini sur cette zone des objectifs communs, à savoir la volonté de développer les transports publics sur le périmètre de cette zone en offrant, à ses habitants et aux personnes qui s'y rendent, la complémentarité des services de transports publics le desservant, en particulier, par un titre unique valable sur tous les services de transports publics desservant la zone, de couvrir à leur tour les ententes pour cette zone (tarification multimodale, fixation des règles de fonctionnement entre partenaires, etc.).

A cette fin, des réflexions et échanges divers ont eu lieu entre les parties concernées, aboutissant à la présente convention. Cette dernière crée les conditions pour offrir aux voyageurs la complémentarité des réseaux de transports publics exploités par les différents opérateurs et participe au développement de l'intermodalité grâce à un contrat de transport unique et harmonisé valable sur le périmètre de la zone 210 et reconnu par l'ensemble des parties.

Elle permet ainsi aux parties de fixer une stratégie commune en matière de tarification pour chaque zone et vis-à-vis des partenaires de la communauté tarifaire Léman Pass. De même,

elle permet de fixer les modalités pour avoir une communication harmonisée pour promouvoir le titre unique proposé si les partenaires le souhaitent.

Madame FUCILE précise que dans le cadre de la tarification Léman Pass, les autorités tarifaires gardent leur autonomie, au sein de chaque zone, pour la détermination des prix de référence tout en s'inscrivant dans le respect des principes communautaires, à savoir la garantie de la cohérence globale de la tarification Léman Pass, de l'équité tarifaire ainsi que des caractéristiques de l'assortiment (limites d'âge, durée de validité, ...).

Ainsi, la présente convention a pour objectif de proposer pour la période 2019-2029 les modalités de la tarification multimodale de la zone 210, favorisant l'intermodalité de transports publics en proposant aux usagers des tarifs adaptés pour accéder à tous les réseaux de transports publics desservant la zone 210. Son objectif est également de garantir à toutes les parties une juste répartition des recettes, par le biais de clé(s) de répartition dont les modalités sont définies dans la présente convention. Il s'agit plus précisément des déplacements internes à la zone 210 relevant du tarif local, et pour les déplacements dits « transfrontaliers » vers la Suisse relevant du tarif Léman Pass.

Monsieur le Président invite l'Assemblée à se prononcer et procède à l'appel nominal des membres :

Monsieur David FAVRE (GE) : avis favorable
Monsieur Hubert BERTRAND (CAPG) : avis favorable
Monsieur Julien BOUCHET (CCG) : avis favorable
Monsieur Jonas ANKLIN (VD) : avis favorable
Monsieur Cyril DEMOLIS (Thonon Agglo) : avis favorable
Monsieur Patrice DUNAND (Région) : avis favorable

L'Assemblée, à l'unanimité des présents, prend acte de la communication de ces quatre rapports.

L'Assemblée, à l'unanimité des présents, approuve les termes de la convention de la zone locale 210 ainsi que ses annexes et autorise le Président à signer cette convention et tout document nécessaire à son exécution.

2^{ème} PARTIE - INFORMATIONS

IV) - **Validation des schémas de desserte des lignes urbaines transfrontalières**

Les membres du groupement AMO rejoignent la séance.

Madame DORGLAS rappelle l'organisation mise en place en vue de travailler sur les différents schémas de desserte des lignes urbaines avec la mise en place d'ateliers techniques par corridors, suivi de séances bilatérales réunissant les membres financeurs.

Madame DORGLAS présente les conclusions de ces différentes bilatérales :

Lignes sur le territoire CCG/GE

Ligne D :

3 étapes ponctuent l'évolution de cette ligne :

- Avant les travaux du tramway : fonctionnement identique à l'actuel (pas d'évolution de la fréquence et de l'amplitude horaire)
- Pendant les travaux du tramway : fonctionnement identique à l'actuel avec la partie française exploitée sous forme de navette
- A la mise en service du tramway : ligne limitée au territoire suisse

Ligne 62 : (non comprise dans périmètre actuel des lignes du GLCT) : entre ArchParc et la ZIPLO

- Modification du terminus côté France (Collonges > ArchParc)
- Pas d'évolution de la fréquence et de l'amplitude horaire

Ligne 63 : (non comprise dans périmètre actuel des lignes du GLCT) : prolongée entre Zimeysa et Viry

- Modification du terminus côté Suisse (Bernex > Zimeysa)
- Pas de modification du terminus côté France
- Evolution de l'offre en heure creuse et de l'amplitude horaire. Possible évolution de la fréquence en heure de pointe (15 minutes ou 10 minutes selon la fréquentation de la ligne)

Les lignes 44 et 76 ne rentreront pas dans le périmètre GLCT.

Le dépôt bus de St Julien sera mis à disposition de l'exploitant dans le cadre de la gestion de ces lignes. Celui-ci dispose d'un espace limité pour le stationnement des véhicules. Ce dépôt pourra être partagé, le cas échéant, par plusieurs exploitants.

La présentation détaille le nombre de courses par type de jour (semaine, samedi et dimanche) ainsi que les estimations financières et les répartitions par territoire.

Monsieur BOUCHET est surpris par la part française sur ligne 62 et demande comment est calculée la clé.

Madame DORGLAS indique que la clé a été estimée selon les règles de calcul en vigueur au GLCT, soit en fonction des heures et des km produits sur chaque territoire avec une pondération d'1/3 pour les km et de 2/3 pour les heures.

Madame FUCILE précise que la méthode englobe les kilomètres commerciaux et les heures commerciales et de remise à l'heure selon l'estimation de l'AMO.

Monsieur PAVAGEAU s'interroge sur la capacité de pouvoir se positionner sur ces lignes pour le mois de juin, sachant qu'il y a encore des séances programmées en mai sur ces sujets (ligne 62 notamment).

Madame DORGLAS indique qu'il faut pouvoir approfondir les scénarii pour écrire les cahiers des charges avec des éléments plus formels. L'objectif du calendrier des prochaines consultations est une publication pour la mi-juin (fréquence, temporalité, etc.). Dans le cadre d'une durée de contrat entre 7 et 8 ans, il faut pouvoir se projeter.

Monsieur FAVRE indique que sur la ligne 62, il faut encore caler des choses : la date de mise en service du P+R Archamps et l'itinéraire pour desservir efficacement ce P+R. Une séance extérieure au GLCT aura lieu début mai en lien avec cette ligne qui apportera des précisions. Il trouve par ailleurs que la durée de 8 ans est trop longue, il faut avoir toute latitude et marge de manœuvre sur la durée.

Monsieur BOUCHET indique qu'il n'avait pas connaissance du délai de 8 ans.

Monsieur PAVAGEAU estime que 7 ans peut être une durée plus adaptée.

Maître RICHON précise que, compte tenu de l'importance des investissements portés par l'exploitant, une durée de contrat de 7 ou 8 ans est recommandée.

En ce qui concerne les craintes sur des itinéraires figés, des fréquences bloquées dans la durée, elle indique que beaucoup d'éléments peuvent être modifiés, du moment qu'ils ne remettent pas en cause l'équilibre économique du contrat. Il est possible d'intégrer à la rédaction des pièces, des clauses de revoyure en fonction des éléments que l'on peut prévoir évoluer dans le temps. Le transport est un domaine particulièrement mouvant en fonction des évolutions technologiques, en lien avec l'environnement.

Monsieur FAVRE souhaite plus de précisions sur la signification de la rupture de la continuité d'équilibre. Si l'on augmente des fréquences et qu'il faut acquérir de nouveaux véhicules, cela bouleverse forcément l'équilibre du contrat.

Maître RICHON indique qu'il est possible de prévoir des facteurs de déclenchement par exemple un taux de remplissage des véhicules qui induit une modification de la fréquence.

Monsieur le Président comprend les inquiétudes sur une durée longue et les nécessaires bornages à prévoir dans les modifications. Il faut des précisions sur les possibilités de marge de manœuvre et les souplesses.

Maître FLEISHMANN précise qu'en droit suisse, le problème est identique. Pour pouvoir modifier une concession en cours de contrat, il convient de fixer les clauses qui permettent de calculer les modifications. Il faut être clair dans le contrat sur ce qu'est une modification substantielle et ce qui ne l'est pas.

Monsieur ETIENNE indique que plus on prend une durée courte de contrat plus le coût sera élevé. 7 ou 8 ans sont une durée usuelle.

Monsieur le Président demande des précisions sur les modifications possibles à intervenir en cours de contrat afin de lever les interrogations sur la durée.

Maître RICHON propose de rédiger une note sur les modalités d'évolution en cours de contrat et sur ce qu'on entend par « bouleversement de l'équilibre du contrat ».

Monsieur BOUCHET n'a pas de remarque quant à ces sujets, qui ont été travaillés ensemble lors des séances bilatérales.

Monsieur le Président propose un vote formel sur ces propositions : celles-ci font l'objet d'un vote favorable.

Lignes sur le territoire CAPG/GE

Madame DORGLAS indique que certaines demandes ont encore été faites la semaine dernière, certaines demandes ne sont pas encore stabilisées.

Ligne F :

Présentation des principes de desserte :

- Double terminus côté France : Gex et Ferney
- Evolution du terminus côté suisse :
 - Avant travaux de la gare de Cornavin et avant mise en service du tramway : terminus à Cornavin
 - Pendant et après les travaux : terminus à Sécheron
 - Offre en décembre 2023 :

Liaisons Gex / Genève via Ferney (pas de desserte de la mairie de Ferney) : 12 minutes en heure de pointe et 24 minutes en heure creuse

Liaisons Ferney uniquement – Suisse (terminus à la mairie de Ferney : ligne dite de renfort) : 12 minutes en heure de pointe et 24 minutes en heure creuse

=> tronçon commun à 6 minutes en heure de pointe et 12 minutes en heure creuse

- A la mise en service du tramway (estimation 2026) :

Liaisons Gex / Genève via Ferney (pas de desserte de la mairie de Ferney) : 12 minutes en heure de pointe et 24 minutes en heure creuse

Liaisons Ferney uniquement – Suisse (terminus à la mairie de Ferney : ligne dite de renfort) : 18 minutes en heure de pointe et 36 minutes en heure creuse

=> tronçon commun à 7.5 minutes en heure de pointe et 15 minutes en heure creuse

La présentation détaille les estimations financières et les répartitions par territoire.

A la question de Monsieur le Président sur la durée des travaux à Cornavin, Monsieur PAVAGEAU indique que le démarrage est prévu vers 2026 jusqu'à 2033/2034.

Monsieur le Président en déduit que le terminus à Sécheron sera donc définitif, ce que confirme Monsieur PAVAGEAU.

Monsieur BERTRAND n'a pas de remarque ni complément sur cette ligne F.

Ligne 64 (Ferney Mairie > Meyrin Gravière)

Présentation des principes de desserte :

- Tracé identique à l'actuel
- Augmentation de la fréquence : 24 minutes en heure de pointe et 60 ou 48 minutes en heure creuse

La présentation détaille les estimations financières et les répartitions par territoire.

Monsieur FAVRE s'interroge sur le sens pour l'usager d'une desserte à 24 et 48 minutes.

Madame GUILLOT répond qu'un multiple de 6 minutes permet de réaliser les correspondances avec le tramway.

Monsieur FAVRE comprend la logique mais n'est pas convaincu d'un point de vue usager.

Ligne 66 (Val Thoiry > Aéroport de Genève via St Genis, Prévessin et Ferney)

Présentation des principes de desserte :

- Pas d'évolution de tracé ni de fréquence sur cette ligne

La présentation détaille les estimations financières et les répartitions par territoire.

Ligne 68 (Val Thoiry > Blandonnet)

Présentation des principes de desserte :

- Evolution du terminus côté France :
 - Terminus en alternance Val Thoiry / St Genis comme aujourd'hui dès 2023 :
 - St Genis > Blandonnet : 9/10 minutes en heure de pointe et 18/20 minutes en heure creuse
 - Thoiry > Blandonnet : 20 minutes en heure de pointe et 40 minutes en heure creuse
 - Terminus unique à Val Thoiry en 2026 : 12 minutes en heure de pointe et 24 minutes en heure creuse
- Panachage des véhicules articulés et standards de 2023 à 2026
- A partir de 2026 (mise en service du BHNS), véhicules articulés uniquement

La présentation détaille les estimations financières et les répartitions par territoire.

Ligne 69 entre St Genis (1 bus sur 2) / Crozet et Meyrin Gravière

Présentation des principes de desserte de cette nouvelle ligne :

- Double terminus côté France :
 - St Genis ZA de l'Allondon 12 minutes en heure de pointe et 24 minutes en heure creuse
 - Crozet en alternance 24 minutes en heure de pointe et 48 minutes en heure creuse
- Tronçon commun avec la ligne 68 entre la frontière et St Genis centre
- Mise en service prévues lors de la mise en service du BHNS (estimé en 2026)
- Récupération d'une partie des véhicules articulés de la ligne F

La présentation détaille les estimations financières et les répartitions par territoire.

Monsieur le Président n'a pas de question sur ces lignes, les réflexions ont été bien préparées en amont.

Monsieur BERTRAND signale une erreur de tracé sur la cartographie de la ligne 69. Il précise qu'il y a une forte demande de Crozet pour une mise en service de cette ligne dès 2023. Cette date de démarrage reste en discussion.

Monsieur le Président indique que Crozet est un des seuls villages à ne pas être desservi en transports publics.

Madame DORGLAS alerte sur les estimations financières présentées, celles-ci correspondent à une offre dans une précédente version, les retours de la CAPG n'ayant pas pu être intégrés à ces estimations, étant trop récents.

Ligne T entre Challex et la Plaine

Présentation des principes de desserte : pas d'évolution de tracé ni de fréquence sur cette ligne.

La durée de contrat de cette ligne est souhaitée plus courte (4 ans)

La présentation détaille les estimations financières et les répartitions par territoire.

Madame DORGLAS indique qu'il est souhaité une évolution de la tarification des zones 240 et 250 avec un alignement sur la tarification des zones 200 et 230, dans la limite de la tarification de la zone 210.

Monsieur le Président indique qu'effectivement il existe actuellement une incohérence sur les abonnements jeunes mensuels et annuels.

A l'issue de ces réflexions sur la desserte de ce territoire, Madame DORGLAS indique que les lignes K, 52 et 55 ne rentrent pas dans le périmètre du GLCT.

Madame DORGLAS rappelle les principales questions en suspens sur ce territoire :

Ligne F :

Le chiffrage des dernières demandes de la CAPG est en attente,

La ligne express doit-elle desservir systématiquement l'arrêt Vertes Campagnes ?

Avec nouvelle offre l'arrêt Ferney Château ne sera plus desservi, quel itinéraire pour renfort ?

Ligne 64 :

Le chiffrage des dernières demandes de la CAPG est en attente,

Quelle fréquence en heure creuse : 48 ou 60 minutes ?

Ligne 68 :

Le chiffrage des dernières demandes de la CAPG est en attente,

Quelle date pour la mise en service du terminus unique à Val Thoiry ?

Ligne 69 :

Le chiffrage des dernières demandes de la CAPG est en attente,

Quelle date pour la mise en service de cette ligne (dès 2023 ? à la mise en service du tramway ?) ?

Monsieur le Président regrette la suppression de la desserte de l'arrêt Château à Ferney, il estime que le détour est pertinent compte tenu de la densification autour de cet arrêt.

Comme il n'y a pas de remarque ou de question sur le périmètre des lignes entre la CAPG et le Canton de Genève, Monsieur le Président propose un vote formel sur ces propositions : celles-ci font l'objet d'un vote favorable.

Lignes sur le territoire CAPG/VAUD

Ligne 814

Présentation des principes de desserte :

- Tracé limité à la liaison Divonne ancienne gare > Coppet gare
- La branche actuelle Maconnex > Divonne est supprimée
- Application du scénario dit « plan Climat » dès décembre 2023 soit 30 minutes en heure de pointe et le midi et 60 minutes en heure creuse, avec une augmentation de l'amplitude horaire
- Utilisation de véhicules articulés dès le début du contrat
- Nécessité de prévoir 2 variantes :

- Afin de pouvoir déclencher le scénario S2+ soit 15 minutes en heure de pointe et 30 minutes le midi et 30 à 60 minutes en heure creuse, avec une augmentation de l'amplitude horaire
- Afin de pouvoir desservir le centre commercial Manor quand la fréquence de la ligne passera au 1/4 d'heure

La présentation détaille le nombre de courses par type de jour (semaine, samedi et dimanche) ainsi que les estimations financières et les répartitions par territoire.

Ligne 818

Présentation des principes de desserte :

- Liaison Gex centre > Nyon gare
- Application du scénario dit « plan Climat » dès décembre 2023 soit 30 minutes en heure de pointe, pas d'offre en heure creuse,
- Reprise de l'offre Gex > Divonne de la ligne 814 en heure de pointe uniquement
- Nécessité de prévoir une variante afin de pouvoir déclencher le scénario S2+ soit 30 minutes en heure de pointe et 60 minutes en heure creuse, avec une augmentation de l'amplitude horaire

La présentation détaille le nombre de courses par type de jour (semaine, samedi et dimanche) ainsi que les estimations financières et les répartitions par territoire.

Madame DORGLAS rappelle que l'évolution de tarification des zones 240 et 250 impactera également les lignes entre la CAPG et le canton de Vaud, comme les lignes entre la CAPG et le Canton de Genève.

Madame DORGLAS rappelle les principales questions en suspens sur ce territoire :

Ligne 814 :

- Date de déclenchement de la variante de desserte S2+ ?
- Date de déclenchement de la variante de desserte du centre commercial Manor ?
- Modification à venir des horaires CFF dans le cadre de travaux, il convient de prévoir une marge de manœuvre pour pouvoir ajuster les horaires afin de préserver les correspondances avec les trains

Ligne 818 :

- Date de déclenchement de la variante de desserte S2+ ?
- Modification à venir des horaires CFF dans le cadre de travaux, il convient de prévoir une marge de manœuvre pour pouvoir ajuster les horaires afin de préserver les correspondances avec les trains.
- Il y a un risque de devoir donner la priorité aux correspondances avec les trains à destination de Genève au détriment des trains vers Lausanne => il conviendra de prévoir une variante avec l'ajout d'une offre en heure creuse entre Divonne et Nyon qui puisse, le cas échéant, être activée en cours de contrat.

L'évolution de la tarification transfrontalière : plusieurs solutions sont envisageables :

- Des échanges sont prévus entre le Canton de Vaud et Mobilis : le Canton de Vaud veut étudier un accord avec Mobilis
- Possibilité si les membres le souhaitent de modifier les kilomètres déclarés dans les triangles tarifaires afin de modifier les tarifs,
- Un tarif identique de tous les arrêts au sein d'une même commune est également possible, si les membres le souhaitent.

Monsieur le Président confirme le problème de tarification sur ce périmètre, il faut une entrée en matière sur ce sujet.

Madame DORGLAS indique que Monsieur LAGNIAZ du Canton de Vaud s'est engagé, lors des séances bilatérales à discuter avec Mobilis pour étudier les différentes possibilités.

Comme il n'y a pas de remarque ou de question sur le périmètre des lignes entre la CAPG et le Canton de Vaud, Monsieur le Président propose un vote formel sur ces propositions : celles-ci font l'objet d'un vote favorable.

La présentation se poursuit par l'intervention des membres du groupement AMO sur les aspects liés aux contrats, à l'allotissement et au planning de la procédure.

Sur les différents types de contrats possibles :

Maître RICHON précise que les règles pour la modification des contrats de marchés publics et de concessions sont les mêmes. Cela sera développé dans la note.

Maître RICHON et Monsieur PARNOIS présentent les différents types de contrats

Marchés publics :

Le prestataire est rémunéré pour la réalisation de prestations - chacune de ses missions étant détaillée et valorisée sur la base d'un prix. La collectivité achète un service (l'exploitation des lignes) et rémunère en contrepartie l'exploitant (verse à l'exploitant un montant fixe, n'est pas intéressé).

Concession

La rémunération est variable, elle est établie sur la base d'un engagement de recettes, et d'un prévisionnel de charges. La concession incite au dynamisme de l'activité. L'exploitant se voit transférer un droit d'exploiter un service public. L'exploitant a la responsabilité du dynamisme et du risque du service. Il supporte le risque de fréquentation et le risque commercial.

Pour choisir un contrat de type concession, il faut que le service soit à risque : risque d'exploitation (fréquentation) mais aussi risque commercial (engagement des recettes).

Plusieurs mécanismes de modes de rémunération de l'exploitant sont possibles :

- « Subvention forfaitaire d'exploitation » ou « contribution financière forfaitaire » (CFF) : contribue à l'équilibre financier du contrat. Engagement du concessionnaire en termes de charges et recettes du service public. La subvention forfaitaire est calée pour couvrir les déficits d'exploitation (charges prévisionnelles – recettes commerciales prévisionnelles), et dégager un bénéfice raisonnable. C'est le système actuel. Des principes incitatifs sont envisageables : bonus-malus, selon des indicateurs de qualité de service.
- « Forfait de charges » : Une contrepartie forfaitaire est versée par l'autorité organisatrice égale aux charges prévisionnelles du service. Elle couvre 100% des charges prévisionnelles. La Collectivité est l'exploitante fiscale du service. Les recettes commerciales sont perçues par le délégataire (au nom et pour le compte de la Collectivité) mais restituées à la Collectivité. Des principes incitatifs sont envisageables : intéressement aux recettes commerciales, et bonus-malus ou pénalités.
- Mécanisme alternatif : Système hybride, avec une rémunération du délégataire composée :
 - D'une part de recettes versées par les usagers,
 - D'une part de rémunération versée par le délégant en fonction d'un nombre de validations commerciales,
 - D'une part de rémunération forfaitaire générale en lien avec des obligations de Service Public

Cette rémunération permet de couvrir la part de charges non couvertes par les autres recettes. Des principes incitatifs sont envisageables bonus-malus ou pénalités.

Ce mécanisme ne semble pas opportun dans le cas présent la part de rémunération variable est fixée selon fréquentation (basée sur validations commerciales opérées par les porteurs de titres de transport). Sur les lignes transfrontalières, le système de validation n'existe pas.

Dans le cadre d'un marché public, l'AO doit ouvrir une régie de recettes car elle est considérée comme exploitante fiscale du service.

Maître RICHON précise qu'en marché public, il n'y a pas de négociation possible lors de la procédure de mise en concurrence. Tout doit être parfaitement fixé. La durée maximale est de 4 ans dans le cas d'un accord cadre ou plus longue selon d'autre forme de marché (lié à l'amortissement des véhicules).

Le recours au marché public est préférable en cas de faibles risques d'exploitation (recettes constantes, attractivité modérée des lignes) ou en cas de difficultés prévisionnelles de transférer le risque au titulaire à des conditions satisfaisantes (lignes ou services expérimentaux, matériels roulants spécifiques, etc.)

En Concession, la négociation est possible, lors de la procédure de mise en concurrence. Quand la concurrence est limitée (1 ou 2 candidats), cela permet de négocier. Le recours à la Concession est préférable en cas de risques d'exploitation afin de responsabiliser l'exploitant.

La durée du contrat est possible de 7-8 ans lorsque le titulaire a à sa charge, comme ici, certains investissements (ex : achat/renouvellement du matériel roulant notamment). Si aucun investissement n'est à sa charge, la durée est de 5 ans maximum.

L'exploitant fiscal du service est le plus souvent le Déléataire du service public. Il n'y a généralement pas de régie de recettes à mettre en place du côté de l'autorité délégante, sauf éventuellement quand le mode de rémunération du délégataire prend des airs de régie intéressée.

Monsieur ETIENNE présente les différentes possibilités d'allotissement :

- Variante 1 : Allotissement par « Collectivités Françaises » :
 - Lot 1 : 8 lignes avant tram : 11,5 M€ de déficit d'exploitation ; 8 lignes après tram : 11,6 M€ déficit exploitation
 - 2 lignes CAPG-VD : 2024 : 1,1 M€ de déficit d'exploitation ; 2028 : 2,2 M€ déficit d'exploitation
 - 6 lignes CAPG-GE, avant tram : 10,4M€ de déficit d'exploitation ; 6 lignes après tram : 9,4 M€ de déficit d'exploitation.
 - Lot 2 : 5 lignes CCG-GE, avant tram : 7,8 M€ de déficit d'exploitation ; 4 lignes après tram : 5,5 M€ de déficit d'exploitation

Cette variante à 2 lots permet une meilleure prise en compte des spécificités par territoire. Cela induit des démarches administratives, a priori, plus longues, surtout s'il y a plusieurs opérateurs. La concurrence peut être plus faible car le chiffre d'affaires est plus faible par lot. Le prix des prestations peut-être plus élevé.

- Variante 2 : 1 seul lot :

13 lignes, avant tram : 19,3 M€ de déficit d'exploitation ; 12 lignes, après tram : 16 M€ de déficit d'exploitation

Avec un lot unique, la concurrence pourra être plus forte car le chiffre d'affaires est plus élevé. Le prix des prestations est plus faible, car il permet des économies d'échelle.

- Variante 3 : allotissement par « matériel roulant » :
 - Lot 1 : Lignes autobus et autobus articulés
 - Lot 2 : Lignes minibus (lignes 63 et T)

Ce type de variante peut poser des difficultés en cas de modification de l'allocation du matériel roulant par ligne en cours de contrat.

Monsieur ETIENNE attire l'attention sur l'absence de dépôt pour les bus sur le territoire de la CAPG, qui peut biaiser la concurrence.

Monsieur ETIENNE, au nom du groupement AMO, préconise une organisation en 4 lots :

- 3 concessions de 8 ans (attractivité)
 - Lot 1 : lignes CAPays de Gex – Genève ;
 - Lot 2 : lignes CCGenevois – Genève ;
 - Lot 3 : lignes CAPays de Gex – Vaud.
- 1 marché public de 4 ans (plus complexe car 2 territoires et question du dépôt)
 - Lot 4 : lignes 76 et T (CCG/CAPG – GE)

Maître RICHON indique qu'il y a un risque que lot n°4 ne soit pas intéressant pour des candidats car les lignes 63 et T sont peu attractives avec des investissements en minibus, ces deux lignes pourraient être intégrées dans les deux premiers lots.

Monsieur PARNOIS signale qu'une durée de 4 ans n'est pas suffisante pour amortir des véhicules.

Monsieur PAVAGEAU indique qu'il serait logique que la ligne 63 aille dans lot 2. Du point de vue du Canton de Genève, partir sur des contrats d'une durée de 8 ans n'est pas envisageable. L'idée du marché, c'est de pouvoir tester une ligne qui a aujourd'hui un taux de couverture de 4%). Compte tenu du montant de la 63, l'arrêt de la ligne pourrait déstabiliser le lot.

Maître RICHON propose d'intégrer une clause de revoyure pour voir au bout de 2 ans si la ligne est maintenue. Il est possible de prévoir une clause de revoyure tous les 2 ou 3 ans.

Monsieur BERTRAND s'interroge si les véhicules peuvent être amortis en 2 ou 4 ans et s'il est possible d'envisager une variante avec l'investissement porté par la collectivité.

Monsieur FAVRE rappelle que cette question a déjà été abordée au sein de l'Assemblée. Tout est possible mais il vaut mieux éviter cette solution. Il demande pourquoi amortir les véhicules sur une durée de 8 ans et pas 4 ans.

Monsieur PAVAGEAU répond que les contrats de leasing permettent aux exploitants de ne pas se retrouver avec des véhicules en trop, le cas échéant.

Monsieur POLY indique que la CAPG est intéressée également pour que ligne T ne soit pas trop figée dans le temps, dans le but de mettre en place par la suite un Transport à la demande.

Monsieur ETIENNE concède qu'une durée plus longue est plus attractive pour les exploitants mais il comprend les craintes d'être bloqués pour faire des évolutions.

Maître RICHON rappelle qu'en marché public, les recettes reviennent au GLCT. Dans ce cas, il y a des lourdeurs administratives plus importantes pour le GLCT. Elle rappelle que la durée actuelle des contrats est déjà de 7 ans et également de 7 ans pour les lignes 271 et 272. Elle interroge les membres sur une durée plus cohérente pour la Concession.

Monsieur FAVRE indique que la durée peut être de 6 ou 7 ans mais que le contrat doit finir avant 2030.

Monsieur ETIENNE rappelle que l'Assemblée du 12 mai prochain sera cruciale car elle devra décider de la forme des contrats (marché ou concession). Elle sera précédée d'une CCSPL. Il rappelle également qu'un Comité des partenaires doit avoir lieu mi-avril.

V) - Point sur la fréquentation des lignes

Madame FUCILE présente la fréquentation des différentes lignes du GLCT sur l'année 2021. La fréquentation annuelle est de 8,4 millions de voyages, soit -32% entre 2019 et 2020, -22% entre 2019 et 2021 et +15% entre 2020 et 2021.

Le support de présentation détaille par type de lignes l'évolution de la fréquentation avec la comparaison des années 2019, 2020 et 2021.

VI) - Point sur le dossier Lemcov

Monsieur SOYER rappelle que le projet est prévu jusqu'au 30 juin 2022 et fera prochainement l'objet d'une deuxième remontée de dépenses.

Il informe les membres que ce dossier va faire l'objet d'une « Visite sur place » le 16 juin prochain par les services d'Interreg, visant à vérifier le respect des obligations incombant au chef de file des projets Interreg

Il précise enfin que le bureau 6T, missionné par le GLCT, a transmis son analyse concernant le monitoring de la pratique du covoiturage pour l'année 2021.

VII) - **Point sur le dossier MMT**

- **Marché de gestion :**

Monsieur SOYER indique que le marché de gestion du MMT est assuré par Citec depuis le 01/01/2022. La transition avec le groupement précédent s'est bien déroulée. Ils se sont bien emparés du sujet et les partenaires sont satisfaits de la méthode de travail déployée jusqu'ici.

- **Marché prestation AMO :**

Monsieur SOYER informe que la remise des offres pour le marché AMO MMT a eu lieu le 31/01. Une seule candidature a été reçue : celle du Cerema, actuel titulaire.

Cette offre s'élève à 179 650,00 HT pour l'ensemble du DQE, dans la fourchette haute de notre estimation (maximum à 180 000).

Les partenaires sont globalement déçus des prestations du Cerema sur le marché actuel et proposent donc de déclarer sans suite ce marché pour motif d'intérêt général (absence de concurrence). Cela permettra de relancer une consultation en reprenant la rédaction du cahier des charges et en espérant d'avantage de candidats.

VIII) - **Suivi de la mise en service des lignes 271, 272 et 274**

Madame FUCILE présente le résultat des comptages sur les lignes 271 et 272 durant une semaine, du 05 au 11 février 2022 (avant les vacances de février).

Les résultats de la ligne 271 sont présentés par branche : branche de la presqu'île et branche de Thonon, par sens et par arrêts.

Monsieur DEMOLIS constate qu'il y a peu de fréquentation sur la branche de la Presqu'île. Il faut attendre d'autres éléments pour faire une analyse plus précise. Il a encore eu des remarques sur le manque d'offre entre Sciez et Thonon. Il est trop tôt pour en tirer des conclusions mais il faudra le moment venu s'interroger pour rapatrier des courses sur la branche de Thonon.

Monsieur PAVAGEAU partage le constat, il faudra réagir au besoin. Il rappelle que sur cette période il y avait encore du télétravail.

Monsieur DEMOLIS souhaite savoir d'où viennent les véhicules qui desservent la presqu'île sur les courses du matin.

Les résultats de la ligne 272 sont présentés montées et descentes par territoire et par sens. Un focus est réalisé sur les doublages des courses mises en service (départs de 6h50 et 19h30) ainsi que les courses express redevenues omnibus.

Madame DORGLAS rappelle aux membres les ajustements réalisés sur l'offre depuis le 26 janvier 2022 :

- **Ligne 271 :**
 - Départ de Genève Rive avancé de 19h50 à 19h30
 - Desserte des arrêts de Sciez supprimés (Jussy, le Content et Bonnatrait route du port)
- **Ligne 272 :**
 - Suppression du passage systématique par St Julien-en-Genevois pour 5 courses le matin et 4 courses le soir via Bardonnex
 - Sens Annecy => Genève : départs d'Annecy de 6h10, 6h30, 6h45, 7h00 et 7h30

- Sens Genève => Annecy : départs de Genève Aéroport de 16h40, 17h25, 17h40 et 18h00
- Modification d'offres :
 - Sens Annecy – Genève
 - 6h45 du lundi au dimanche : mise en place d'un doublage à 6h50 via Cruseilles
 - 14h15 du lundi au dimanche : retour omnibus
 - 19h15 du lundi au dimanche => dans un premier temps retour omnibus dans l'attente mise en œuvre du doublage
 - Genève – Annecy
 - 10h00 du lundi au dimanche : retour omnibus
 - 12h00 du lundi au dimanche => dans un premier temps retour omnibus dans l'attente mise en œuvre du doublage
 - 16h00 du lundi au vendredi : retour omnibus
 - 19h10 du lundi au dimanche : mise en place d'un doublage départ Lancy Pont Rouge à 19h30

Madame DORGLAS indique que des réclamations et une pétition ont été reçues à la suite de la mise en omnibus du départ de 16h.

Monsieur FAVRE souhaite qu'une discussion ait lieu sur la suppression de cette course express de 16h. Monsieur PAVAGEAU indique que c'est un vrai problème. Il propose de prendre l'initiative d'organiser un échange téléphonique entre le Canton de Genève et Monsieur GAMON des services de la Région.

Monsieur le Président valide cette demande.

Monsieur PAVAGEAU souhaite avoir les temps de parcours de la ligne, plus particulièrement dans la traversée de Cruseilles. Selon les services du Département de Haute-Savoie, la traversée de Cruseilles est de plus en plus difficile depuis que les tarifs de l'autoroute ont augmenté.

IX) - Feuille de route des services du GLCT

Madame DORGLAS indique aux membres que les tableaux de feuille de route des services du GLCT ont été envoyés avec l'ensemble des documents relatifs à cette Assemblée.

X) - Points divers et prochaines Assemblées

1/ enquête O/D TC à l'échelle du Grand Genève

Madame DORGLAS indique que ce point a été rajouté à la demande du Canton de Genève. Le partenariat et la méthode de cette enquête O/D ont été affinés et la participation du GLCT à cette enquête est questionnée.

Les partenaires connus actuellement sont l'Etat de Genève, l'Etat de Vaud, la Région de Nyon, les tpg, NStCM-TPN, Annemasse Agglo, TP2A, Lémanis et Noctambus.

Monsieur PAVAGEAU indique que cette enquête O/D TC est un outil indispensable. Tous les acteurs sont présents, il faut que le GLCT rejoigne ce partenariat.

Madame DORGLAS présente la méthodologie retenue pour récolter les données. Celles-ci seront identiques à celles collectées en 2013 mais la méthode sera différente puisqu'elle se fera via un questionnaire web adressé à un panels d'usagers réguliers ou ponctuels (50 000 participants) appartenant aux bases de données des partenaires et via un suivi GPS (3 000 participants). Une plateforme digitale sera mise en place ; elle servira pour visualiser et partager les données et permettre un suivi à long terme.

L'objectif est bien d'assurer une pérennité des éléments.

Elle présente le planning :

- accord des différents partenaires attendu pour le 31/03/22
- travaux préparatoires à l'enquête (formalisation du partenariat, élaboration du questionnaire...) : du 01/04/2022 au 31/08/2022

- récolte des données : du 05/09/2022 au 14/10/2022
- analyse et rapport : du 15/10/2022 au 31/12/2022

Les partenaires ont travaillé sur une clé de répartition, il est proposé que le GLCT participe à hauteur de 6% du montant total. Ainsi pour le budget 2022, estimé à 418 000 CHF HT, la part du GLCT serait de 25 080 CHF HT. Pour 2023, le budget est estimé à 115 000 CHF HT, la part du GLCT serait de 6 900 CHF HT. Pour 2024 et les années suivantes, le budget est estimé à 60 000 CHF HT, la part du GLCT serait de 3 600 CHF HT.

Au sein du GLCT, le financement pourrait être réparti à concurrence d'1/3 pour la CAPG, 1/3 pour la CCG et 1/3 pour TA.

Monsieur BOUCHET souhaite savoir pourquoi les coûts baissent entre 2022 et les années suivantes.

Monsieur PAVAGEAU répond que cela s'explique parce qu'il n'y aura plus que le traitement des données GPS à faire en 2023 et les années suivantes. Il n'y aura plus de traitement d'enquêtes.

Monsieur le Président est favorable à ce que le GLCT rejoigne ce partenariat sur la base des éléments indiqués : part de financement et inscription dans la durée. Il indique que tout le monde a intérêt à ce que ça se fasse.

Monsieur PAVAGEAU précise qu'Annemasse agglo a donné son accord pour 2022 mais pas pour 2023 et 2024.

2/ ouverture du Collège de Vulbens en septembre 2023 et impact sur la ligne N

Madame CHENON indique que le collège de Vulbens ouvrira en septembre 2023. Même si la ligne N va sortir du périmètre du GLCT, il convient de retravailler cette ligne pour septembre 2023, avec un prolongement a minima jusqu'au collège, voire jusqu'au bourg de Vulbens. La CCG formulera une demande précise sur les évolutions attendues en vue de la faire chiffrer par les tpg.

Prochaines dates pour l'Assemblée :

- 12 mai 2022 de 9h à 11h :
 - * CCSPL : choix du mode de gestion des lignes urbaines transfrontalières
 - * Assemblée
- des dates courant juin seront proposées par Monsieur le Président pour une Assemblée courant juin ayant pour objet notamment les reliquats 2021



