

PROCES-VERBAL

Etaient présents : M. Patrice DUNAND (Région Auvergne - RA), M. David FAVRE (GE), M. Hubert BERTRAND (CAPG), M. Julien BOUCHET (CCG), M. Cyril DEMOLIS (Thonon Agglo), M. Jean-Charles LAGNIAZ (VD), M. Serge DELSANTE (Région Auvergne – RA)

Excusés : Mme Nuria GORRITE (VD), M. Serge DAL BUSCO (GE)

Monsieur Julien BOUCHET est désigné secrétaire de séance.

1^{ère} PARTIE - DECISIONS

I) - PV de Séance du 20 décembre 2022

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

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

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

II) - Vote du Budget primitif 2023

Madame DORGLAS présente le projet de budget. Celui-ci reprend les éléments du DOB. Le BP est en augmentation de 902 650 € par rapport au DOB 2023 en raison du réajustement de certaines dépenses : indexation des Contributions Financières Forfaitaires (CFF) recalculées selon les derniers indices connus, intégration des coûts des scolaires pour la ligne 271, reversion des recettes de la CTLP aux membres concernés en régularisant les années 2020 à 2022, réajustement des charges de la CTLP.

Le BP présente pour la section de fonctionnement un montant de 22 177 727 € HT en dépenses et 22 315 766 € en recettes et à 139 000 € HT en dépenses et en recettes pour la section d'investissement.

Les tableaux de répartition par domaines d'activité et par financeurs sont présentés. Ainsi, l'exploitation représente 93.10% du budget du GLCT, l'administration de la structure 1.68%, les études 0.28%, les communautés tarifaires 4.32% et l'investissement 0.63%.

Madame DORGLAS précise que la répartition par domaine d'activités est stable d'une année sur l'autre, à l'exception de la part des communautés tarifaires qui progresse de 3%, en raison de l'augmentation des recettes des lignes du GLCT au sein de Léman Pass.

Monsieur le Président fait remarquer aux membres les faibles frais de fonctionnement de la structure mais qui ne l'empêche pas d'être efficace.

Il indique que les coûts d'exploitation en 2024 devraient augmenter compte-tenu des renouvellements de lignes en cours et des augmentations conséquentes des CFF présentées par les candidats.

Monsieur BERTRAND s'interroge sur les modalités d'indexations. Madame FUCILE précise que chaque année N+1 la formule d'indexation est recalculée depuis le coût initial des lignes auquel sont appliqués les indices de l'année N.

Madame DORGLAS présente l'échéancier des cotisations des membres, à l'identique de celui réalisé l'an dernier, à savoir :

- 3 appels pour le Canton de Genève : 80% en mars, 10% en juillet et 10% en novembre,
- 4 appels pour les autres membres : 40% en mars, 40% en mai, 10% en juillet et 10% en septembre.

L'Assemblée approuve à l'unanimité des présents le budget primitif 2023 et autorise Monsieur le Président, à prendre toute décision et à signer tout acte nécessaire à l'application de la présente décision.

III) - Avenant de prolongation de durée du bail des locaux situés au domaine de Chosal

Madame DORGLAS rappelle que l'Assemblée a approuvé par délibération 35/21 en date du 1er décembre 2021 le bail précaire consenti par le Syndicat Mixte d'Aménagement du Genevois (SMAG) afin d'héberger les services du GLCT dans le bâtiment Le Chosal, durant les travaux du Centre des Conventions (bâtiment le Salève).

Ce bail a été conclu pour une période d'une année soit du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2022 et prévoyait la possibilité d'être prolongé si les travaux n'étaient pas terminés.

La date de livraison des locaux dans le Centre des Conventions n'est à ce jour pas connue. Dans l'attente, le SMAG a proposé de prolonger, par avenant au bail, la période d'occupation des locaux dans le bâtiment le Chosal jusqu'au 30 septembre 2023.

Madame DORGLAS précise que si la livraison du bâtiment Centre des Conventions intervient avant cette date, le bail serait résilié par anticipation d'un commun accord.

L'Assemblée, à l'unanimité des présents, approuve les termes de cet avenant et autorise Monsieur le Président à signer celui-ci.

IV) - Avenant n°1 à la convention de DSP des lignes 814 et 818 (exploitées par ABG) relatif aux pertes de recettes années 2020 à 2023

Madame DORGLAS rappelle aux membres de l'Assemblée qu'en décembre 2019, du fait de la mise en service du Léman Express et du projet Terres Saintes et de la sortie de ce périmètre d'Unireso régional, la tarification des lignes 814 et 818 a évolué pour les voyages internes au territoire français et pour les voyages transfrontaliers ou sortant du périmètre Mobilis. L'évolution du système tarifaire a ainsi impacté le ticket moyen qui a servi d'hypothèse de travail dans le cadre du CEP de la présente DSP. Cette évolution n'étant pas du fait du délégataire, il est proposé une prise en charge par le GLCT de ces pertes de recettes sur toute la durée du contrat.

Par ailleurs, les lignes transfrontalières 814 et 818 ont été particulièrement impactées en 2020 par la pandémie du Covid-19 puis de manière moins marquée en 2021 et 2022. Cette crise sanitaire a eu des répercussions tant sur le fonctionnement des lignes transfrontalières 814 et 818 (baisse de l'offre due à la fermeture de douanes) que sur la fréquentation (baisse du nombre de voyageurs due aux restrictions sanitaires et à la modification de l'offre).

Le contrat relatif à l'exploitation de ces deux lignes prévoit tous types de situation (grèves, intempéries, etc.) mais ne prévoit pas une situation de pandémie.

Madame DORGLAS rappelle que les membres du GLCT ont souhaité accompagner tous leurs exploitants dans les impacts du Covid-19 compte tenu du caractère imprévisible de la situation.

Aussi, il est proposé de passer un avenant avec la société ABG, basé sur les principes suivants :

Pertes de recettes compensées par le GLCT année N = recettes commerciales contractuelles année N – recettes commerciales réelles année N (hors motif fraude)

Ce principe pourra être appliqué pour l'exercice 2021, celui-ci n'ayant pas fait l'objet de modification de l'offre et d'économies de charge et pourra être maintenu pour les années 2022 et 2023

En revanche, les lignes 814 et/ou 818 ayant fait l'objet, en 2020, d'une économie sur les charges du fait de la réduction de l'offre dans le cadre du contexte Covid, notamment due à la fermeture des douanes et à des restrictions sanitaires, alors les économies de charges sont considérées.

Dans ce cas particulier, les principes sont les suivants :

Pertes de recettes compensées par le GLCT 2020 = charges réelles 2020 - recettes réelles 2020 - (résultat avant IS et participation x 50%) - pertes de recettes liées à la fraude (pour la part de la fraude supérieure à 5%)

Il en résulte le bilan suivant en € pour l'ensemble des lignes 814 et 818 en 2020 et 2021 (les résultats 2022 et 2023 étant encore inconnus) :

Pour l'année 2020 :

Charges réelles 2020 - recettes réelles 2020 - pertes de recettes 2020 dues à la fraude >5% = - 165 028 € de déficit pris en charge par le GLCT

2020 € HT	CEP	Réel
Charges	1 361 681	1 332 086
Produits	1 433 348	1 183 983
Résultat avant IS et participation	71 667	-148 103
Résultat pris en compte		35 834 (= 71 667 x50%)
Résultat		-183 937
Fraude		-18 908 €
Résultat sans fraude		-165 028 €

Pour l'année 2021 :

Pertes de recettes réelles 2021 - pertes de recettes 2021 dues à la fraude >5% = -215 715 € de déficit pris en charge par le GLCT

2021 € HT	CEP	Réel	Ecart
Produits			-223 141
Recettes commerciales (ventes de titres)	455 214	232 073	-223 141
Recettes annexes	0	0	0
Autres recettes	0	0	0
Pertes de recettes dues à la fraude			- 7 426 €
Déficit (pertes de recettes - résultat CEP)			-215 715 €

Pour l'année 2022, 180 000€ ont été provisionnés au BP 2023 dans l'attente des recettes 2022 de la Communauté tarifaire de Mobilis.

Les montants pour l'année 2023 dépendront des recettes qui seront encaissées et de la fréquentation des lignes.

L'Assemblée, à l'unanimité des présents, approuve les termes de cet avenant et autorise Monsieur le Président à signer celui-ci et mettre en œuvre toutes les dispositions liées à cet avenant.

V) -Avenants aux conventions de DSP des lignes Transalis : avenant n°16 pour le lot 1 et avenant n°13 pour le lot 2 relatifs aux pertes de recettes Covid – année 2021

Madame DORGLAS rappelle que la pandémie COVID-19 a fortement impacté l'offre de transport des lignes Transalis et ainsi la fréquentation de ces lignes en 2020 : ajustement de l'offre en fonction des restrictions sanitaires et de la demande effective (télétravail obligatoirement/recommandé, confinements, etc.). L'offre n'a plus été modifiée en 2021 mais la perte de fréquentation à bord des lignes Transalis durant l'année 2020 a perduré en 2021, dernière année du contrat.

En ce qui concerne l'année 2020 les ajustements d'offre, les économies de charge et les pertes de recettes ont été gérés par des accords transactionnels et des avenants (notamment l'avenant 13 pour le lot 1 et l'avenant 12 pour le lot 2, par délibération n°18/21).

En ce qui concerne l'année 2021, des pertes de recettes ont perduré au vu de la perte de fréquentation : tout comme pour l'exercice 2020, un bilan a été réalisé au vu des recettes réellement encaissées comparé à la moyenne annuelle des recettes encaissées sur les années 2016 à 2019 (du début du contrat à la dernière année avant le Covid).

En conséquence, il en résulte que la perte de recettes liée au Covid-19 s'élève pour l'année 2021 à - 1 133 315 € HT (-906 755 € HT en 2020) pour le lot 1 et -65 664 € HT (-50 376 € HT en 2020) pour le lot 2, soit un montant total des pertes est de 1 198 979 € HT (957 131€ HT en 2020).

Dans le cadre de cette pandémie, ni l'Autorité Organisatrice, ni l'opérateur ne peuvent être tenus pour responsables et considérant que tout contrat de délégation de service public comporte un risque commercial pour l'opérateur, la perte de recettes doit être partagée à parité entre le GLCT et l'opérateur. Ainsi le montant sera pris en compte à parts égales avec Transdev. Le reste à charge pour le GLCT s'élève ainsi à 566 658 € (453 378 € en 2020) pour le lot 1 et 32 832 € (25 188 € en 2020) pour le lot 2.

La répartition financière entre les lignes et pour chaque lot se décompose de la façon suivante :

- Lot 1 :
- 1. Ligne T71 :

Montant des pertes T71	Part GLCT 50%	Part Thonon Agglo 63,70 %	Part Canton de Genève 36,30%
542 893 € HT	271 447 € HT	172 912 € HT	98 535 € HT

- 2. Ligne T72 :

Montant des pertes T72	Part GLCT 50%	Part Région Auvergne- Rhône-Alpes 75,40 %	Part Canton de Genève 24,60%
590 422 € HT	295 211 € HT	222 589 € HT	72 622 € HT

- Lot 2 (ligne T74) :

Montant des pertes T72	Part GLCT 50%	Part Région Auvergne- Rhône-Alpes 71,30 %	Part Canton de Genève 28,70%
65 664 € HT	32 832 € HT	23 409 € HT	9 423€ HT

Madame DORGLAS précise par ailleurs que Transdev n'a toujours pas apporté de compléments permettant de justifier ces chiffres relatifs aux pertes de recettes liées à la mise en service du LEX.

L'Assemblée, à l'unanimité des présents, approuve les termes de ces avenants, approuve la prise en charge à hauteur de 50% pour chacune des parties et autorise Monsieur le Président à signer ces avenants.

2^{ème} PARTIE - INFORMATIONS

VI) - **Lignes D et N : évolutions prévues courant 2023**

Dans le prolongement d'un échange entre la CCG et le GLCT qui a eu lieu le 16 février dernier, Madame DORGLAS présente aux membres les différentes évolutions prévues sur les lignes D et N prévues dans le courant de l'année 2023 :

du 01/05/2023 au 04/06/2023 :

La ligne D sera déviée par Cyclade dans le sens Ch > Fr

La ligne N sera conservée à l'identique

du 05/06/2023 AU 02/09/2023, en raison des travaux à St Julien :

la ligne D sera en terminus à Mössingen (l'arrêt Hutins sera supprimé)

La ligne N : son itinéraire sera modifié dans St Julien, la correspondance avec la ligne D sera assurée à Mossingen. Il n'y aura pas de modification de cadence et amplitude horaire

Il n'y aura pas de mise en place de navette entre Mössingen et la Gare de St Julien

du 04/09/2023 AU 31/10/2023, en raison des travaux à St Julien

Ligne D : terminus à Mössingen

Ligne N :

- La modification d'itinéraire dans St Julien sera maintenue
- La ligne sera prolongée jusqu'à Vulbens, Chef-Lieu,
- La ligne assurera la desserte systématique du collège de Vulbens
- Il n'y aura pas de modification de cadence et amplitude horaire

Une navette sera mise en place entre Mössingen-Gare de St Julien avec un véhicule 20-30 places. Elle fonctionnera selon amplitude horaire de la ligne N, sa fréquence dépendra conditions d'exploitation

du 01/11/2023 AU 09/12/2023

Ligne D : retrouve son tracé initial (avant 01/05) jusqu'à la Gare de Saint Julien

Ligne N : fonctionnement à l'identique de la période précédente

La navette Mössingen-Gare de St Julien sera supprimée

Madame DORGLAS indique que le chiffrage correspondant aux évolutions souhaitées sur la ligne N dès juin prochain sera demandé aux tpg dès réception des horaires de fonctionnement du collège du Vuache et du tracé de la navette entre Mössingen-Gare de St Julien.

VII) - Evolution de la ligne N et de la zone 230 en septembre 2023

Madame DORGLAS rappelle aux membres que le prolongement de la ligne N nécessite également de modifier le périmètre de la zone locale française 230 qui n'inclus pas aujourd'hui la commune de Vulbens.

Comme indiqué lors de la dernière Assemblée, une étude d'impact financier a été réalisée afin de présenter les conséquences de cette extension sur les différentes parties à la zone et de faire valider cette évolution aux différentes parties concernées, partenaires de la zone 230 et instances Léman Pass.

Cette étude d'impact a été présentée le 16/02 aux Partenaires de la zone 230 à savoir la Région, Alpbus, tpg, SNCF et la CC du Genevois.

Cette étude a présenté l'évolution des parties prenantes et des clés de répartition des recettes à partir de décembre 2023

- Jusqu'au 09 décembre 2023 : GLCT / AuRA / tpg (D, M, N, 63, 76) / SNCF / Alpbus (272)
- À partir du 10 décembre 2023 : GLCT / AuRA / CCG / tpg (63, 76) / futur exploitant ligne D / futur exploitant lignes M et N / SNCF / Alpbus (272)

L'évolution du périmètre en septembre ou décembre 2023 et impact pour les Partenaires de la zone

L'ensemble des partenaires a donné un accord de principe sur cette extension.

Cette étude sera présentée aux instances LémanPass lors du Coop du 4 avril 2023 et Codir du 15 mai 2023.

VIII) - Renouvellement des lignes urbaines (DSP CAPG-GE / VD et marché de la ligne 80)

Madame DORGLAS rappelle les différents étapes des procédures en cours :

DSP Pays de Gex Agglo – Vaud / Genève :

Les 1^{ères} séances de négociation ont eu lieu :

- Le 24/01 pour les lignes CAPG/VD avec chacun des 2 candidats (TPN et tpg)
- Le 31/01 pour les lignes CAPG/GE avec le candidat tpg

La remise d'une offre n°2 a été fixée au 13 février.

Les 2^{èmes} séances de négociation auront lieu :

- Le 14/03 pour les lignes CAPG/VD
- Le 13/03 pour les lignes CAPG/GE

Madame DORGLAS présente les évolutions entre les 2 offres :

En ce qui concerne les lignes CAPG/GE :

L'évolution financière entre l'offre n°1 et l'offre n°2 a consisté en une réduction des charges et de la CFF d'environ 4,1 millions d'euros (-3,8%), principalement due à la réduction de la marge des sous-traitants et des tpg et la réduction des coûts d'entretien et maintenance et du personnel de conduite par le sous-traitant Gembus.

TOTAL 6 ans et 6 lignes				<i>Evol. Offre 1/offre 2</i>
	France	Suisse	Total	
Coûts			137 954 775 €	-4 144 087 €
Recettes			32 977 870 €	-27 361 €
Scolaire			113 300 €	0 €
CFF	67 424 814 €	37 438 792 €	104 863 605 €	-4 116 726 €
Clé	64,3%	35,7%		

Année 1							Evolution 2024/2023
2024			BP 2023				
France	Suisse	Total	France	Suisse	Total		
CFF	11 277 244 €	6 847 243 €	18 124 487 €	6 612 123 €	3 349 563 €	9 961 686 €	+82%
Clé	62,2%	37,8%		66,4%	33,6%		

Les principaux points à évoquer lors de la prochaine séance de négociation en vue de l'offre finale n°3 sont :

- Les charges : un effort supplémentaire peut encore être fait sur les marges
- Les Recettes :
 - L'évolution sur les 6 ans est correcte mais la base des recettes (année 2024) est à réévaluer
 - Il convient d'intégrer la Compensation Tarifaire Intégrale (CTI)
- Des compléments pourraient être demandés selon l'analyse complète de l'AMO sur les éléments juridiques, techniques et financiers

En ce qui concerne les lignes CAPG/GE :

L'évolution financière entre l'offre n°1 et l'offre n°2 a consisté :

- Pour tpg : en une réduction de la CFF d'environ 1.28 millions d'€ sur le total, soit -7.14% due à une réduction des charges et une augmentation des recettes
- Pour TPN : en une réduction de la CFF d'environ 933k€ sur le total, soit -7.11% due à une réduction des charges mais aussi des recettes

TOTAL 6 ans et 2 lignes tpg				Evol. Offre 1 /offre 2
France	Suisse	Total		
Coûts			21 090 294 €	-599 393 €
Recettes			3 091 294 €	685 033 €
CFF	7 813 678 €	10 185 322 €	17 999 000 €	-1 284 426 €
Clé	43,4%	56,6%		

TOTAL 6 ans et 2 lignes TPN				Evol. Offre 1 /offre 2
France	Suisse	Total		
Coûts			17 235 570 €	-1 335 148 €
Recettes			4 107 356 €	-401 943 €
CFF	5 991 319 €	7 136 895 €	13 128 215 €	-933 205 €
Clé	45,6%	54,4%		

Les offres entre les candidats présentent un écart de 4,87M d'euros (+27%) entre les 2 candidats (5,2M€ à la première offre) :

Ecart tpg/TPN offre n2

Toutes lignes			
	France	Suisse	Total
Coûts			3 854 724 €
Recettes			-1 016 062 €
CFF	1 822 359 €	3 048 426 €	4 870 786 €

Année 1							
2024				BP 2023			Evolution 2024/2023
	France	Suisse	Total	France	Suisse	Total	
CFF tpg	1 064 762 €	1 384 989 €	2 449 751 €	718 431 €	403 040 €	1 121 471 €	+1 328 280 €
CFF TPN	777 110 €	915 702 €	1 692 812 €				+571 341 €

Les principaux points à évoquer lors des prochaines séances de négociation en vue de l'offre finale n°3 sont :

- Pour tpg :
 - La répartition des marges tpg et de son co-traitant Gembus et comment elles ont évolué entre les 2 offres ?
 - Les coûts des véhicules, ceux-ci diffèrent entre les cantons alors qu'il s'agit des mêmes types de véhicules et des mêmes entreprises
 - Pour la ligne 818 : la tendance de croissance annuelle de la fréquentation semble cohérente mais la base semble sous-estimée la première année
 - Des compléments pourraient être demandés selon l'analyse complète de l'AMO sur les éléments juridiques, techniques et financiers
- Pour TPN :
 - Comment la recette peut être la même entre les lignes 814 et 818 alors que le ticket moyen et la fréquentation varient autant entre les 2 lignes ?
 - Pourquoi 6 véhicules sont nécessaires pour réaliser l'offre (hors réserve) ?
 - Comment expliquer l'évolution de la répartition de recettes faites entre les communautés tarifaires ?
 - Expliquer le ratio heures de conduite par ETP
 - Des compléments pourraient être demandés selon l'analyse complète de l'AMO sur les éléments juridiques, techniques et financiers

- Marché ligne 80 :

Madame DORGLAS informe les membres que le DCE a été publié le 30 janvier dernier. Le retour des offres est fixé au 22 mars prochain.

IX) - **Point RH / feuille de route des services**

Madame DORGLAS informe les membres que le recrutement du chef de projet Transport est en cours. A la suite du jury du 23 janvier dernier, le candidat classé n°1 ayant décliné la proposition, des discussions sont en cours avec le candidat classé n°2.

Madame DORGLAS précise que la feuille de route des services a été mise à jour et se trouve dans les documents qui ont été envoyés pour cette Assemblée (annexe 9).

X) - Points divers et prochaines Assemblées

Points divers :

- MMT

Madame DORGLAS indique que les marchés de gestion et AMO se poursuivent sur la base des prestations forfaitaires.

En ce qui concerne le versement d'Interreg France, un retour est encore attendu des services Interreg.

- LEMCOV

Madame DORGLAS précise le montant prévisionnel de la remontée n°2 (et solde) attendu pour Interreg côté France : 82 823,40€

Cela représentera une subvention totale de 149 017,84€ sur les 296 639,67€ éligibles totaux

En ce qui concerne le versement d'Interreg Suisse : un retour est encore attendu des services Interreg.

- Lignes L.I.T.

Madame DORGLAS rappelle que la communication promotionnelle sur ces lignes est toujours en attente de validation par les membres. Il est donc impossible pour l'exploitant de promouvoir l'offre et les services auprès des usagers et habitants. Cela peut avoir un potentiel impact sur ses recettes.

Monsieur FAVRE souhaite connaître les enjeux, s'agit-il de créer une identité des lignes pour promouvoir celles-ci auprès du public ?

Monsieur GARDIN informe les membres que côté Région, cette question est dans les mains du service communication. L'utilisation des logos fait débat.

Monsieur DEMOLIS n'est pas partant pour ces éléments, comme il l'a déjà dit. Il considère qu'on ne lui laisse pas le choix.

Madame DORGLAS rappelle que cette discussion avait eu lieu avant la présentation aux services communication des membres.

Monsieur DEMOLIS indique attendre le retour de la Région. Si le Canton et la Région sont d'accord sur les visuels proposés, il se réinterrogera.

Madame DORGLAS demande dans le cas où l'identité proposée n'est pas validée, comment il est souhaité que l'exploitant communique ?

Monsieur DEMOLIS répond qu'il fasse comme aujourd'hui car ils communiquent déjà.

Madame FUCILE précise que ce qui est fait actuellement est une communication institutionnelle : tarifs, fiches horaires, il ne s'agit pas d'une communication promotionnelle auprès du grand public et des habitants.

Monsieur DEMOLIS souhaite intégrer la ligne 271 au réseau de Thonon Agglo. Il souhaite mutualiser l'usage avec les lycéens pour remplir les véhicules qui aujourd'hui sont vides dans les contrepointes pendulaires. Il rappelle que le Canton avait eu un certain nombre de questions.

Madame GUILLOT répond qu'il est souhaité de travailler avec Alpbus afin d'avoir un droit de regard sur les messages (par exemple aéroport). Il ne s'agit pas d'un « no go ».

Monsieur FAVRE comprend que ces lignes ont besoin de faire de la communication. A terme il faudra une réflexion globale sur l'interpénétration des réseaux, les mutualisations. Il conviendra de régler les questions de tarifs, de lisibilité et droits d'accès dans un second temps.

Monsieur DEMOLIS revoit les éléments qui ont été transmis et essaie de revenir avec une réponse la semaine prochaine.

- Tarifification des zones locales

Madame DORGLAS rappelle la nécessité de communiquer à GCT d'ici la fin juin, l'évolution de tarifs des zones locales dont le GLCT est gestionnaire.

Elle rappelle les augmentations prévues validées dans le cadre des réflexions liées au renouvellement des lignes :

- Zones 200 et 230 : pas d'évolution programmée des tarifs actuels
- Zones 240 et 250 : alignement sur la tarification de la zone 230 dans la limite de la tarification Z210 (sauf l'abonnement jeune annuel)

Elle informe les membres d'une évolution des tarifs de la zone 210 en décembre 2023. Des discussions doivent avoir lieu lors du prochain Cotech prévu le 21/02 prochain.

Monsieur PAVAGEAU informe les membres que la TVA va augmenter en Suisse à partir du 1er janvier 2024 (passage de 7,7% à 8,1%) mais cette augmentation n'aura pas d'incidence sur les tarifs de la zone 10.

Monsieur FAVRE précise que la TVA est incluse dans les tarifs donc avec le maintien des tarifs malgré l'augmentation de la TVA, il y aura une baisse des prix HT des tarifs.

- TVA

Madame DORGLAS informe les membres des questionnements de la DDFIP sur l'activité économique assujettie à la TVA exercée par le GLCT. Ainsi, le remboursement de la TVA au titre de l'année 2022 est en attente (186K€)

- Prochaines Assemblées / Commissions

Madame DORGLAS rappelle les prochaines séances :

- Mardi 21/03 : bilatérales CAPG/GE pour les lignes en renouvellement (en présentiel au siège de l'Agglomération du Pays de Gex)
- Jeudi 23/03 de 10h à 12h : Compte-tenu de l'absence de dossiers à présenter sur ce créneau en Assemblée, il est proposé de limiter la séance à une bilatérale CAPG/VD pour les lignes en renouvellement (en présentiel au siège de l'Agglomération du Pays de Gex). Les annulations d'agenda seront envoyées aux membres.
- Fin avril : bilatérales à fixer selon les disponibilités des membres
 - CAPG/VD
 - CAPG/GE
 - CCG/GE (ligne 80)
- Semaine du 22 mai : il convient de fixer une séance avant le 31 mai (fin du mandat de Monsieur DAL BUSCO) , afin d'organiser
 - Une Commission Appel d'Offre
 - Une Assemblée
 - Pour l'attribution des DSP
 - et l'attribution et autorisation de signature du marché de la ligne 80

Compte-tenu des disponibilités des membres, cette Assemblée aura lieu le mercredi 31 mai prochain de 15h30 à 17h30.

