RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
Département de la santé et des mobilités
Office cantonal des transports

"Petites douanes Sud-Ouest" : Feuille de route opérationnelle 2025-2029

Portant sur la réduction tangible du trafic pendulaire motorisé de transit au niveau des passages frontières de Chancy II, Perly-Certoux, Sézegnin, Soral I et II.

Signée entre

La République et Canton de Genève (ci-après : le Canton)

Représentée par

Monsieur Pierre Maudet

Conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités (DSM)

La commune d'Avusy

La commune de Chancy

La commune de Perly-Certoux

La commune de Soral

D'une part,

Et

La Préfecture de la Haute-Savoie pour la République française

Le Département de la Haute-Savoie

Le Pôle métropolitain du Genevois français

La communauté de communes du Genevois

La commune de Saint-Julien-en-Genevois

La commune de Valleiry

La commune de Viry

D'autre part.

Préambule

L'agglomération du Grand Genève connaît depuis des années un rythme de croissance économique et démographique important, parmi les plus élevés d'Europe.
Ces deux types de croissances induisent celle de la mobilité routière pendulaire, elle-même accentuée par un manque d'infrastructures transfrontalières, mais aussi par un déséquilibre de population et d'emplois à l'échelle du territoire.
On dénombre ainsi en 2023 plus de 650'000 passages quotidiens aux frontières franco-valdo-genevoises créant une saturation des réseaux autoroutiers et des principales pénétrantes transfrontalières. Face à ces mouvements quotidiens, plusieurs axes principaux sont congestionnés et une partie du trafic transfrontalier de transit se reporte sur le réseau secondaire.
Ainsi, les passages frontières des villages suisses et français de l'agglomération, dont les voies historiques ne sont pas adaptées, voient le nombre de pendulaires motorisés augmenter engendrant des nuisances et des problèmes de sécurité pour les habitants. Parmi ces villages et communes, les communes françaises de Valleiry, Viry et Saint-Julien-en-Genevois, ainsi que les communes genevoises d'Avusy, Chancy, Perly-Certoux et Soral, sont directement impactées par ce phénomène.

C'est dans ce contexte qu'une lettre d'intention a été élaborée et signée le 23 janvier 2018 pour définir les actions à mener afin de réduire le trafic et éviter que ces quatre douanes ne soient fermées aux heures de pointe, en particulier à celle du matin.

Les différentes parties prenantes se sont engagées à mettre en œuvre un premier plan d'actions transfrontalier visant à réduire de manière tangible le trafic motorisé de transit aux passages aux frontières de Chancy II, Perly-Certoux, Sézegnin et Soral II aux heures de pointe du matin auxquels s'est ajouté Soral I.
Pour réduire ce trafic, les parties ont reconnu la nécessité de le canaliser sur des axes routiers structurants à adapter ou à créer, mais aussi de développer en priorité d'autres alternatives à l'autosolisme en favorisant en priorité le covoiturage et les transports en commun.

Résultats 2018-2024

Les résultats escomptés visaient une réduction du trafic de 50% sur l'ensemble des passages frontières concernés sur la tranche horaire de 6h – 8h30, trois ans après la mise en service du Léman Express, soit en décembre 2022. Malgré de nouvelles mesures de régulation mises en place à partir de septembre 2022 avec l'installation de feux de chantiers en amont des 5 douanes, et de l'amélioration de l'offre de transport alternative à la voiture, l'objectif visé n'a pas pu être atteint.
En effet, la réduction de trafic constatée est de -26% en juin 2024 par rapport à la référence de décembre 2017.

Pour autant, les engagements annoncés par les parties prenantes pour mettre en place les différentes mesures ont été concrétisés, et sont à mettre en perspective avec la tendance naturelle à l'augmentation du trafic liée à la croissance démographique et à la hausse du nombre de frontaliers qui a augmenté de 25%, passant de 83'534 en 2017 à 111'800 en 2024.
Aussi, il est à noter que sur ces cinq douanes, le trafic a baissé durant cette période alors qu'il est stable ou en augmentation ailleurs.
Autrement dit, la baisse constatée du trafic conjuguée à une augmentation constante des déplacements, vient confirmer les efforts entrepris par les collectivités, et invitent chacun des partenaires à renouveler leurs engagements réciproques.

En décembre 2017, le trafic aux frontières en semaine, de 6h à 8h30, sur les quatre petites douanes était exclusivement composé de voitures individuelles, soit de 5'024 passages, en l'absence d'une offre en transport public.

En mars 2024, il est de 3‘708 passages de véhicules par jour (soit -26%) dont 17 passages de bus (11 passages de la ligne 83 (ex-63) transportant en moyenne 87 passagers + 6 passages par tpgFlex).
Sur cette période, nous sommes donc passés d'un franchissement quasiment de 100% voitures individuelles à la répartition suivante :

- 93% TIM (voiture + 2 roues motorisés);
- 3% de covoiturage;
- 2% bus;
- 2% vélos malgré l'absence de pistes cyclables.

Le report estimé est le suivant :

- 10% vers un autre mode de déplacement : bus, vélo, covoiturage;
- 10% de report sur d’autres douanes dont celle de Bardonnex;
- 6% de télétravail ou horaires décalés.

Un engagement renouvelé sur les années 2025-2029

Plus de 6 ans après la signature de la lettre d’intention, les partenaires souhaitent ainsi renouveler leur volonté de poursuivre et renforcer un programme d’actions opérationnel.
Au cas où ce programme n'atteindrait pas l'objectif fixé, (minimum un maintien de -30% de trafic), la possibilité d'une ouverture restreinte des petites douanes concernées reste toutefois une mesure envisageable pour les parties".

Le présent document a pour but de lister très concrètement les actions à mettre en œuvre ces 5 prochaines années pour limiter autant que possible le trafic motorisé individuel aux petites douanes concernées.

Ainsi, les parties prenantes s'engagent à fixer un seuil plancher de -30% (par rapport à la référence de 2017) de trafic individuel motorisés aux 5 passages de douanes. En termes de flux et en intégrant la douane de Soral I dans le dispositif, cela revient à viser un trafic cumulé maximum de 3'800 véhicules individuels motorisés aux heures de pointe du matin (6h00-8h30). D'un commun accord entre les parties, ce seuil plancher pourra être revu à la hausse dans la perspective de la mise en service d'infrastructures structurantes permettant d'améliorer de façon significative les conditions de circulation transfrontalière.

Six champs d’action sont établis et menés en parallèle :

- les mesures de transports publics et P+R;
- les mesures d’aménagements routiers et de régulation;
- les mesures de covoiturage et P+R;
- les mesures pour les mobilités actives;
- les mesures en matière de plans de mobilité employeurs;
- les mesures de communication.

À noter que, parallèlement à cette feuille de route et dans la même temporalité, des actions concernant les zones industrielles de la ZIPLO et de la ZIMEYSAVER, qui sont les principaux pourvoyeurs d'emplois des pendulaires passant par ces douanes du sud-ouest du canton,

seront mises en place dans le cadre du Forum des mobilités pendulaires. Ces actions sont également rassemblées dans une feuille de route ad hoc. De même, au niveau du Grand Genève, des actions sont programmées dans le cadre d'une feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières, portant sur les transports collectifs, les interfaces multimodales, les modes actifs, les services de mobilité, les plans de mobilité employeurs, l'électrification ou encore les "expériences usagers".

Article 1 – Plan d'actions

I. Les mesures en matière de transport public

- **Mesure 1 - Développement de lignes urbaines et interurbaines transfrontalières**

a) Amélioration de la ligne 83 Viry-Soral-ZIMEYSA

La ligne 83, qui part de Viry Église et arrive à Bernex Vailly (terminus de la ligne de tramway 14) avec des bus d'une capacité de 25 places et un fonctionnement toutes les 15 minutes en heure de pointe, a été inaugurée et mise en service le 27 août 2018.

Toutefois, celle-ci a connu un succès mitigé avec une moyenne de 14 personnes pour la course la plus chargée (7h15) et entre 4 et 8 personnes en moyenne sur les autres courses du matin et du soir. En moyenne, 87 montées par jour ou 410 montées par mois (aux heures de pointe du matin) sont comptabilisées au départ de la France et 800 par mois au total dans les deux sens.
Depuis sa mise en place, la ligne 83 aura coûté CHF 4'530'678 à charge du canton de Genève.

<u>Évolution de l'offre</u>
La ligne 83 est prolongée entre Bernex, Vailly et Satigny, Nant d'Avril depuis le 19 août 2024. Elle dessert désormais les communes de Viry, Soral, Laconnex, Bernex, Aire-le-Ville, Satigny et Vernier soit au total 16 nouveaux arrêts permettant aux usagers genevois d'utiliser cette ligne. Sa cadence est de 15 minutes en heures de pointe et 30 minutes en heures creuses du lundi au vendredi.
Le temps de parcours est largement amélioré. Par exemple, pour Soral, un gain de 7 à 11 minutes a été réalisé pour rejoindre Bernex-Vailly :

- Connexion actuelle avec le tram 14 puis la ligne L (Confignon, Croisée) : 16 à 20 minutes
- Connexion de la ligne 83 avec le tramway (Bernex, Vailly) : 9 minutes

Afin que cette ligne puisse progresser de manière satisfaisante, des travaux de réfection de la route de l'Ancien-Château à Soral et des aménagements sur la route de Rougemont ont été effectués.

<u>Engagements respectifs :</u>

- **Suisse :**
  Commune de Soral : maintenir le dialogue avec les agriculteurs et les riverains et communiquer afin d'assurer et de faciliter le passage du bus 83 via le chemin de l'Ancien-Château et le chemin du Bois-de-By.
  Canton de Genève : poursuite de la prise en charge financière de l'exploitation de la ligne 83 selon l'inscription faite au contrat de prestations TPG 2025-2029.

- **France :**
  Partenaires français : communication en amont et installation d'un pôle de mobilité sur le P+R de Viry (bouquet de service avec bus, ligne Hé!Léman, voire station VéloPartage, parking vélos).

- **Mesure 2 – amélioration d'autres lignes transfrontalières**

b) TPG Flex Champagne – destination ZIPLO

En décembre 2019, la ligne 76 avait été créée entre Viry et la gare de la Plaine. Cette ligne très peu fréquentée a été transformée en décembre 2022 en transport à la demande (tpgFlex) desservant tout le secteur de la Champagne. Depuis, les résultats sont satisfaisants (10'000 montées au total à la fin juin 2024).

En fonction de l'évolution de la fréquentation de l'origine-destination Viry-Soral-ZIPLO sur le tpgFlex, une ligne régulière pourrait être créée afin de répondre à la demande.
Un bilan de la fréquentation sera effectué chaque trimestre.

Fréquentation tpgFlex venant ou allant à la ZIPLO au premier semestre 2024 (01.01.2024 au 30.06.2024) :
- 327 montées à Viry (Église et P+R)
- 312 montées à Soral

Par extrapolation, la fréquentation annuelle 2024 peut être estimée à 1'300 montées sur les deux communes à destination de la ZIPLO.

Objectif : passage à une ligne régulière, à discuter à partir de 2'000 à 3'000 montées par an.

Suite à la demande de la Commune de Viry d'ajouter un nouvel arrêt sur cette ligne, à Malagny l'OCT a validé la création d'un arrêt tpgFlex pour un lancement en août 2024. Le lancement a été provisoirement mis en attente avec les Tpg. Des difficultés de retournement du bus au niveau de l'arrêt, aménagé durant l'été 2024, ainsi que les kilomètres supplémentaires parcourus remettraient en cause cette nouvelle desserte.

La Communauté de communes du Genevois (CCG) de son côté envisage une desserte supplémentaire de l'espace Fol à Valleiry en partant du parking relais qui est actuellement peu utilisé.

c) Amélioration de la ligne 272 Annecy-Aéroport de Genève

Cette ligne transfrontalière a connu de nombreux changements (opérateurs, itinéraire et arrêts, fréquence).

nbre de voyages annuels	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
T72	252 278	213 860	196 640	236 934	275 036	137 339	141 892		
272									271 416

Elle est désormais bien fréquentée (env. 500 usagers/jour) notamment aux heures de pointe, depuis que la fréquence a augmenté et que des arrêts permanents ont été créés sur des bassins d'emploi tels que la ZIPLO.

Des travaux entre Cruseilles et Allonzier-la-Caille ont été réalisés afin de faciliter le passage de ces bus et en améliorer les temps de parcours.

Évolution prévue : étude en cours entre le canton et la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour restructurer la ligne 272 pour augmenter l'offre et poursuivre le dédoublement de la ligne (express autoroute, et par la nationale)

Objectif : poursuite du développement de l'offre et des fréquences.

Engagements respectifs :

- **Suisse et France** : financement des offres et des aménagements nécessaires selon les prérogatives de chaque partenaire (dont les modalités sont à préciser).

II. Les mesures en matière d'aménagements routiers et de régulation

- **Mesure 3 – Mise en place de feux de régulation**

À la suite des effets modérés des mesures incitatives sur le trafic, les parties prenantes ont décidé de mettre en place des mesures plus contraignantes pour influencer directement la régulation du trafic.

En 2021, il a donc été proposé de réguler le trafic par le biais de feux de circulation au niveau des douanes de Soral II, Sézegnin, Chancy II, (Perly-Certoux disposant déjà de feux) avec des objectifs de réduction graduelle du trafic de -10% jusqu'à -50% sur l'ensemble des douanes à la fin 2022.

Évolution prévue : pérenniser les feux de régulation du trafic à -50% sur l'ensemble des douanes avec possibles adaptations ultérieures du pourcentage de rétention du trafic d'un commun accord entre les parties.

Objectif : Poursuivre la maîtrise du trafic.

Engagements respectifs :

- **Suisse et France** : étudier la faisabilité et les aménagements nécessaires à cette pérennisation.
- **Suisse et France** : garantir le respect de ces feux.

III. Les mesures en matière de covoiturage et P+R

- **Mesure 4 – Voie réservée au covoiturage, bus et modes doux entre Viry et Soral**

Depuis fin 2021, une voie d'accès au P+R de la zone d'activité de Viry, sur la route de Soral permet d'améliorer le temps de parcours des bus, cyclistes et covoitureurs. Elle est couplée à l'installation de feux de régulation en amont, exerçant ainsi une contrainte temps aux autosolistes. Le but est d'opérer un transfert modal de la voiture vers les modes alternatifs.

Évolution prévue : renforcer les contrôles d'accès à la sortie du P+R pour éviter la fraude.
Objectif : permettre un gain de temps, inciter le report modal.

Engagements :

- **France :** contrôles répétés par les agents des communes concernées ou tout autre dispositif.

- **Mesure 5 - Expérimentation de nouveaux services de covoiturage domicile-travail**

a) Promotion du covoiturage et création de nouveaux services

En février 2021, le Pôle métropolitain du Genevois français a lancé une campagne d'incitation au covoiturage avec la prise en charge de l'ensemble des trajets réalisés via les plateformes Blablacar Daily sur son territoire. L'opération a été un succès dans la mesure où le nombre de trajets covoiturés a été multiplié par 4 en 2 années.
La ligne Hé!Léman Vuache-Bernex a été redynamisée avec l'installation de deux nouvelles bornes à St-Julien-en-Genevois et à Vulbens. Une borne a été mise en place à Confignon-Croisée pour les retours. À la fin 2023, la ligne comptabilisait 450 usagers réguliers avec 10 à 20 demandes par jour de covoiturage.
Des réflexions sont en cours afin de décider s'il est nécessaire de repositionner certaines bornes comme celles à Viry-Église et à Confignon-Croisée.

Évolution prévue : étendre le réseau de covoiturage Hé!Léman et poursuivre le déploiement du dispositif d'incitations financières au covoiturage en partenariat avec Blablacar Daily.

Objectif : renforcer la part de covoiturage dans les déplacements globaux.

Engagements respectifs :

- **France** : poursuivre le déploiement de bornes Hé!Léman en amont depuis les villages du Vuache, en assurer l'animation et la communication générale.
- **Suisse** : poursuivre le déploiement de bornes Hé!Léman, côté Suisse (en tête de réseau et au sein des zones industrielles).

- **Mesure 6 – création et développement de Parkings-relais (P+R)**

La réalisation et l'extension des P+R à Valleiry et Viry ont été réalisées en septembre 2018 et permettent d'offrir 350 places au total de P+R et de covoiturage. Le P+R de Viry est directement en lien avec le développement de la ligne 83 ainsi que d'une borne Hé!Léman, permettant de combiner trajet individuel, transport public ou covoiturage. Le P+R de Valleiry est également en lien avec une borne de covoiturage Hé!Léman.

L'occupation du P+R de Viry qui offre environ 200 places au total, reste stable au fil des années avec environ 50 à 60 voitures stationnées.

Évolution prévue : D'autres P+R sont prévus sur le territoire de la CCG dès 2026 : le P+R d'Archparc avec 550 places, les P+R de St-Julien gare avec 530 places en silo et des P+R en relation avec des pistes cyclables structurantes (ex: ViaRhôna).

Objectif : rendre plus attractif l'usage des P+R, développer un chapelet de P+R et de points de rencontre covoiturage en amont.

Engagements respectifs :

- **Suisse** : subventions d'abonnements de places de parkings combinés avec les transports publics par la Fondation des Parkings sur certains P+R payants pertinents pour la cible visée.
- **France** : développement d'une stratégie P+R harmonisée par écran (abonnements combinés).

IV. Les mesures en matière de mobilités actives

- **Mesure 7 – développement d'axes vélos transfrontaliers**

Les mobilités actives sont une alternative à développer.

Un effort a donc été fait pour encourager l'usage de ces modes par des aménagements améliorés ainsi que des campagnes de communication comme ce fut le cas avec l'aménagement d'un itinéraire bis plus sécurisé de la ViaRhôna entre Valleiry et Chancy.
Les travaux du côté français pour le tronçon Valleiry-Chancy se sont terminés en 2021, tandis que les travaux pour le projet de la ViaRhôna, dont le tracé passe par la RD118 à proximité du P+R de Viry, ont commencé en 2022.

La CCG mettra en place en 2025 un parking sécurisé vélos au P+R de Viry.

Évolution prévue : nouveaux itinéraires cyclables.

Objectif : augmenter la part modale des vélos en traversée de douane par une sécurisation des itinéraires.

Engagements respectifs :

- **France** : aménagements cyclables transfrontaliers et signalisation.
- **France et Suisse :** campagne de communication aux frontières et dans les communes voisines.

- **Mesure 8 – mise en place de services à destination des cyclistes**

Afin de développer la part modale vélo en touchant un plus grand nombre d'utilisateurs potentiels, la combinaison des modes est également à explorer. Ainsi, développer des services vélos aux P+R pour permettre une venue en voiture et un passage de frontières en vélo est une mesure à mettre en place. Cela passe par du stationnement sécurisé, mais également la possibilité de recharger son vélo ou de louer/emprunter un vélo, voire disposer d'un service de réparation ou d'une borne avec des outils.

Évolution prévue : VLS transfrontalier dans le cadre du lancement d'un appel d'offre.

Objectif : proposer une alternative crédible à la voiture en amont des douanes.

Engagements respectifs :

- **France et Suisse** : stations/ stationnement sécurisé de part et d'autre de la frontière.
- **France et Suisse** : communication et expérimentation.

V. Les mesures en matière de plans de mobilité employeurs

- **Mesure 9 – déploiement de plans de mobilités employeurs**

Il est prévu d'intensifier les efforts en accompagnant et promouvant les plans de mobilité d'entreprises. En effet, les déplacements concernés étant transfrontaliers, il est nécessaire, pour pouvoir atteindre les objectifs fixés, de travailler directement avec les entreprises suisses. Or, le principal facteur d'influence du mode de transport est la place de stationnement à l'arrivée, intégrée à la politique mobilité des entreprises. Ainsi, un levier essentiel pour réduire le trafic est la mise en place de davantage de contraintes sur le lieu d'arrivée et sur l'accès à une place de stationnement, tout en offrant des offres alternatives crédibles.

Évolution prévue : implication des employeurs pour favoriser les alternatives à l'autosolisme : navettes autogérées, navettes entreprises, plan de mobilité clé en main ("Kit"), incitations financières et outils d'accompagnement.

Objectif : développer le nombre d'entreprises ayant un plan de mobilité.

Engagements respectifs :

- **Suisse** : nouvelles actions pour accompagner les entreprises notamment des zones industrielles (en lien avec le Forum des mobilités pendulaires) et d'entités comme les HUG, l'AIG.
- **France** : communication en amont.

VI. Les mesures de communication, sensibilisation et de suivi

- **Mesure 10– communication, sensibilisation et monitoring**

Des campagnes de communication ont été régulièrement menées sur ces mesures dans le cadre des plans de mobilité inter-entreprises de la ZIPLO et de la ZIMEYSA. Par ailleurs, des actions de communication ont été réalisées côté français.

Ainsi des campagnes avec la création de dépliants spécifiques ont notamment été menées en 2018, 2019 puis 2022. En 2018, l'inauguration de la ligne Hé!Léman à Valleiry fut l'occasion d'une séance publique d'information.

Le déploiement des lignes Hé!Léman ainsi que le financement des trajets covoiturés par le Pôle Métropolitain du Genevois français font l'objet de campagnes de communication régulières.

Évolutions prévues : Des campagnes de communication régulières (au moins une fois par an) spécifiques aux petites douanes doivent être menées pour intensifier la sensibilisation des personnes concernées.

Tous les sujets abordés dans les différentes mesures doivent être communiqués et diffusés largement.

Des projets d'expérimentations, de test gratuit des solutions (bus, covoiturage, P+R), de sensibilisation sur les alternatives à l'autosolisme dans le cadre des programmes d'éducation,

voire des challenges ou des efforts sur la signalisation et la mise en avant des solutions alternatives doivent être réalisées.

Par ailleurs, une carte des alternatives à disposition selon les secteurs pourrait être réalisée.

Des indicateurs déjà établis et d'autres à compléter (comme les variations annuelles des taux d'emplois frontalier) doivent être identifiés afin de suivre précisément les effets de ces mesures.

Objectif : s'engager à communiquer sur les alternatives à l'autosolisme sous différentes formes (bulletins, réseaux sociaux, réunions publiques).

Engagements respectifs :

- **France et Suisse** : selon une logique de territorialité et dans le cadre d'un partenariat.

Article 2 – Gouvernance

Afin d'assurer la concrétisation technique des mesures exposées et leur suivi, un comité technique (COTECH) est maintenu. Il est composé d'un ou plusieurs représentants de l'ensemble des administrations parties prenantes au présent protocole d'accord. Le COTECH se réunit deux fois par an.

Afin d'assurer les validations politiques nécessaires à la concrétisation des mesures exposées et leur suivi, un comité politique (COPIL) est maintenu. Il est composé d'un représentant politique de chacune des parties prenantes au présent protocole d'accord. Le COPIL se réunit deux fois par an et sera articulé avec le COPIL des COPIL permettant lui d'avoir une vision d'ensemble sur les actions concernant les quatre démarches relatives aux petites douanes du Canton et d'en assurer la cohérence.

Afin d'assurer la coordination globale de la mise en œuvre du protocole et du suivi des mesures exposées, le Pôle métropolitain du Genevois français et le Canton de Genève nomme chacun un chef de projet coordinateur, représentant respectivement les communes françaises et suisses.

Article 3 – Suivi et monitoring

Un tableau de suivi du plan d'actions et de leur état d'avancement est produit et tenu à jour. Il est présenté à chaque COPIL.

Chaque mesure figurant dans la présente feuille de route fait l'objet d'un monitoring spécifique complet visant à mesurer ses effets sur la base d'indicateurs définis par le COTECH et validé par COPIL. En outre, des comptages réguliers sur les différents modes de transports (voiture, TC, covoiturage, modes actifs) sont effectués au niveau des 5 petites douanes concernées afin de mesurer les effets des mesures sur la circulation.

Pour mettre en œuvre le suivi du plan d'actions et son monitoring, les parties s'appuient sur l'expertise d'un mandataire commun, financé à 50% par les parties françaises et à 50% par les parties suisses au présent protocole d'accord.

Article 4 – Financement

Le principe de territorialité s'applique dans le financement de l'accompagnement de certaines mesures prévues, telles que la présence d'un dispositif de contrôle ou de sécurité.

Article 5 – Confidentialité et communication

Les parties s'engagent à communiquer conjointement les termes du présent accord. Toute communication ultérieure sur l'état d'avancement des mesures exposées et leur concrétisation fera l'objet d'un accord préalable du COPIL qui en définira les modalités.

Article 6 – Entrée en vigueur et durée de validité

La présente feuille de route entre en vigueur dès sa signature. Elle est valable jusqu'au 31 décembre 2029.

Faite et signée en 12 exemplaires, le 28 janvier 2025

Pour la République et canton de Genève
M. Pierre Maudet, Conseiller d'État chargé du département de la santé et des mobilités

Pour la commune d'Avusy
M. René Jemmely, Maire
P.O.

Pour la commune de Chancy
M. Patrick Bouvier, Maire

Pour la commune de Perly-Certoux
M. Fernard Savigny, Maire

Pour la commune de Soral
M. Raoul Florez, Maire

Pour la République française la Préfecture de la Haute-Savoie
M. Yves Le Breton, Préfet

Pour le Département de la Haute-Savoie
M. Martial Saddier, Président
P/O

Pour le Pôle métropolitain du Genevois français
M. Christian Dupessey, Président
P.O

Pour la communauté de communes du Genevois
M. Florent Benoit, Président

Pour la commune de Saint-Julien-en-Genevois
Mme Véronique Lecauchois, Maire
P.O

Pour la commune de Valleiry
M. Alban Magnin, Maire

Pour la commune de Viry
M. Laurent Chevalier, Maire de Viry