



# **RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES**

## **COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ANNEMASSE-LES-VOIRONS (Département de la Haute-Savoie)**

### **Audit de performance sur la mise en œuvre des mesures d'accompagnement du Léman Express**

*Exercices 2017 et suivants*

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la chambre le 15 septembre 2023.







## TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE .....	2
RECOMMANDATIONS .....	5
INTRODUCTION.....	6
1 LES ENJEUX DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE.....	8
1.1 Présentation de la communauté d'agglomération Annemasse-les-Voirons.....	8
1.2 Caractéristiques socio-économiques du territoire .....	10
2 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE MOBILITÉ.....	14
2.1 Les compétences et l'organisation de la communauté d'agglomération en matière de mobilité .....	14
2.1.1 Les compétences.....	14
2.1.2 La question d'une AOM unique pour le Genevois français.....	16
2.1.3 L'organisation interne.....	17
2.1.4 Les aspects financiers .....	17
2.2 Les documents de planification.....	20
2.2.1 La planification transfrontalière : les projets d'agglomération.....	20
2.2.2 La planification communautaire .....	21
3 ANALYSE DES MESURES.....	23
3.1 Présentation des mesures .....	23
3.2 Le cadre de la mise en œuvre.....	25
3.3 Le financement des mesures .....	27
3.3.1 L'ensemble des mesures .....	27
3.3.2 Les quatre mesures les plus coûteuses.....	29
3.4 Les conditions de mise en œuvre .....	31
3.4.1 Les délais .....	31
3.4.2 Les difficultés rencontrées et les facteurs de soutien.....	33
3.5 Utilisation des mesures par les usagers.....	35
3.5.1 Le suivi par l'EPCI.....	35
3.5.2 Les résultats d'enquêtes.....	36
ANNEXES .....	42

## SYNTHÈSE

La communauté d'Agglomération d'Annemasse-Les-Voirons (Annemasse Agglo) est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) situé dans le département de Haute-Savoie, frontalier avec la Suisse.

Annemasse Agglo compte 92 023 habitants (densité de 1 177 hab/ km<sup>2</sup>) pour une superficie de 78,2 km<sup>2</sup>. Avec 36 978 habitants, Annemasse est la ville-centre.

Du fait de la proximité de Genève, qui concentre les deux-tiers des emplois de l'agglomération franco-suisse mais seulement un quart des logements, et de l'accroissement du nombre de travailleurs frontaliers, les besoins de mobilité au sein du Genevois constituent un enjeu croissant. Le Grand Genève constitue désormais la deuxième métropole de la région Auvergne-Rhône-Alpes après Lyon et la deuxième force économique de Suisse, après Zurich.

Carte n° 1 : Le territoire du Grand Genève :



La croissance démographique de Annemasse Agglo est très forte. En un peu plus de 30 ans, la population a augmenté de 40 %. La moitié des actifs du territoire de l'agglomération sont des travailleurs frontaliers.

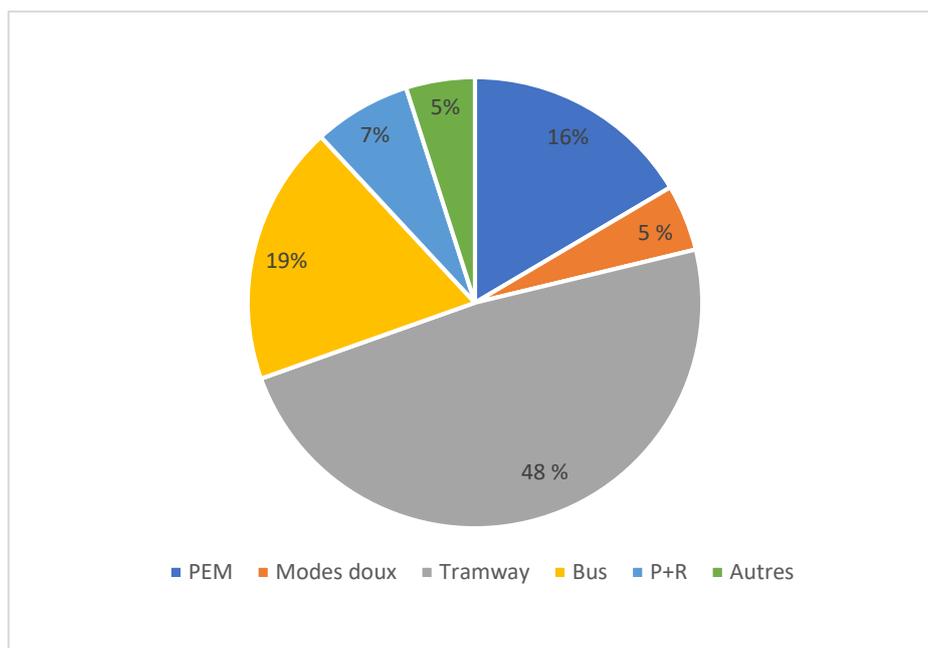
### Une compétence mobilité très investie

Annemasse Agglo détient depuis 2008 la compétence « organisation de la mobilité », qui est une compétence obligatoire pour les communautés d'agglomération. La compétence d'AOM comprend notamment l'organisation des services de transport public réguliers et « à la demande », l'organisation de transports scolaires, l'organisation des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur, ou encore l'organisation de services relatifs aux mobilités actives.

Aux termes de ses statuts, Annemasse Agglo est aussi compétente pour la mise en œuvre des projets de modes doux de transport et l'aménagement des parkings relais. Ces différentes compétences lui permettent d'intervenir dans l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux.

L'agglomération a particulièrement investi dans la mobilité. Entre 2017 et 2021, elle a réalisé plus de 126 M€ d'investissement.

**Figure 1 : Répartition des dépenses d'investissement mobilité par nature entre 2017 et 2021**



Annemasse Agglo a transféré une partie de sa compétence mobilité au Pôle métropolitain du Genevois français pour le soutien et l'exploitation de services d'autopartage et de covoiturage.

Outre le fait que la compétence d'AOM ne peut être partagée juridiquement, une telle organisation ne peut qu'être défavorable à la cohérence d'ensemble de la mobilité au sein du Genevois français. La question est donc posée à tous les EPCI du Genevois français de transférer au seul Pôle métropolitain la compétence mobilité.

### **De nombreuses mesures d'accompagnement**

Dans le cadre d'un contrôle commun avec la Cour des comptes de la République et canton de Genève et de la Cour des comptes du canton de Vaud, une étude qualitative du degré de réalisation des 17 mesures d'accompagnement à la mobilité du territoire d'Annemasse Agglo a été réalisée par la Chambre régionale des comptes.

Parmi ces mesures, quatre sont importantes, représentant 80 % du coût de l'ensemble des mesures (109 M€ sur 141 M€). Elles sont actuellement toutes en service.

**Tableau n° 1 : Quatre principales mesures d'accompagnement**

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>Objet</b>
<b>Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Annemasse)</b>	Rabattement et compléments de réseau transport en commun (TC)
<b>Aménagement axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne (rabattement sur RER et tram)</b>	Rabattement et compléments de réseau TC
<b>Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse</b>	Rabattement et compléments de réseau TC
<b>Construction du PEM de la gare d'Annemasse</b>	Pôle d'échange multimodal (PEM)

Les principaux financeurs de ces quatre mesures sont Annemasse Agglo, le département de Haute-Savoie et la confédération helvétique. Les dépassements de coûts sont globalement très limités mais les retards de mis en œuvre vont de 14 à 84 mois.

Les études montrent que l'effort d'investissement d'Annemasse Agglo a eu un effet important sur l'évolution de la mobilité. Les mesures d'accompagnement du Léman Express mises en service se sont accompagnées d'une progression de la fréquentation des transports en commun et de l'utilisation des modes doux. Les mesures annoncées sont de nature à répondre aux attentes des habitants de l'agglomération.

## **RECOMMANDATIONS**

**Recommandation n° 1** : Mettre en conformité avec la loi l'exercice de la compétence AOM.

## INTRODUCTION

### **Rappel de la procédure**

M. Gabriel Doublet président de la communauté d'agglomération d'Annemasse les Voirons, ainsi que son prédécesseur, M. Christian Dupessey, ont été informés de l'ouverture du contrôle par courrier en date du 7 mars 2022.

L'entretien de fin de contrôle prévu par l'article L 243-1 alinéa 1 du code des juridictions financières a eu lieu avec M. Doublet, le 5 mai 2023, et avec M. Dupessey, le 15 mai 2023.

Le rapport d'observations provisoires, délibéré le 16 mai 2023, a été adressé le 20 juin 2023 à M. Doublet, ordonnateur en fonctions et à M. Dupessey, ancien ordonnateur.

A la même date, des extraits du rapport d'observations provisoires ont été transmis à M. le Président du département de la Haute-Savoie et à M. le Président Directeur général de la SNCF.

Les réponses adressées suite à communication de ces observations provisoires et de cet extrait ont été examinées par la chambre.

La chambre, lors de sa séance du 15 septembre 2023, a arrêté les observations définitives reproduites ci-après.

Le précédent rapport de la chambre sur la communauté d'agglomération d'Annemasse, publié en 2019, portait sur les exercices 2011 à 2017. La chambre avait formulé sept recommandations portant sur la gestion du personnel, la gestion budgétaire et la fiabilité des comptes.

Le présent contrôle ne s'inscrivant pas dans une procédure d'examen de la gestion, ces recommandations ne font pas ici l'objet d'un suivi.

### **Présentation du contrôle**

Ce contrôle s'inscrit dans le cadre d'une enquête commune avec la Cour des comptes de la République du canton de Genève et la Cour des comptes du canton de Vaud sur le thème la mobilité transfrontalière.

Territoire parmi les plus dynamiques d'Europe, le Genevois français accueille 425 000 habitants au sein de la métropole transfrontalière du Grand Genève qui compte plus d'un million d'habitants. Le rythme de développement du territoire génère d'importants flux de déplacements transfrontaliers. Le Léman Express (LEX) mis en service en décembre 2019 constitue une nouvelle offre de transport par rail structurante qui relie 45 gares, dont 22 en France, sur 230 km de lignes (cf. réseau du LEX en annexe 1).

L'enquête consiste en un audit de performance sur la mise en œuvre et l'utilisation des mesures de mobilité destinées à favoriser le report modal vers le Léman Express. La mise en service de ce nouveau réseau ferroviaire s'est en effet accompagnée de mesures visant à faciliter l'accès des usagers aux gares du réseau et favoriser l'utilisation de moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle, en rabattement vers le LEX (aménagement de pôles d'échanges multimodaux et de parkings relais ; développement des modes doux ; renforcement des transports en commun- bus et tramways). Ces actions au profit de la mobilité, appelées « mesures d'accompagnement » sont formalisées dans plusieurs documents : la feuille de route

transfrontalière 2019-2023 sur les mesures d'accompagnement du Léman Express<sup>1</sup> et les projets d'agglomérations<sup>2</sup> du Grand Genève.

Selon une méthode d'audit partagée (cf. annexe 5), chaque institution de contrôle a identifié sur son périmètre les mesures qui étaient susceptibles de favoriser l'accès des usagers aux infrastructures du Léman Express et a procédé au contrôle des organismes relevant de sa compétence, concernés par la mise en œuvre de ces mesures.

Côté français, le périmètre de l'enquête a été limité au Genevois français qui, outre le fait qu'il correspond à une entité institutionnelle (le Pôle métropolitain du Genevois Français), concentre les déplacements transfrontaliers les plus importants<sup>3</sup>.

Pour évaluer les 41 mesures identifiées sur le périmètre français, la chambre régionale des comptes d'Auvergne-Rhône-Alpes a contrôlé les huit établissements de coopération intercommunale (EPCI) du Genevois français ainsi que le Pôle métropolitain et la Région Auvergne-Rhône-Alpes<sup>4</sup>. Chacun de ces contrôles a donné lieu à un rapport d'observations. Les résultats globaux de l'enquête franco-suisse font l'objet d'une synthèse commune aux trois institutions de contrôle.

La communauté d'agglomération d'Annemasse-Les-Voirons est concernée par 17 des mesures d'accompagnement du LEX. Elles sont de nature variée et concernent les différents domaines de la mobilité : pôle d'échange multimodal, rabattements en transports publics (bus et tramway) ; parkings relais ; mobilités douces.

Après avoir présenté les enjeux de mobilité sur le territoire ainsi que le cadre juridique et institutionnel dans lequel ces enjeux s'inscrivent, le rapport s'est attaché à évaluer le degré de mise en œuvre de ces mesures à travers les deux questions d'audit suivantes<sup>5</sup> :

- les mesures d'accompagnement ont-elles été mises en œuvre ? (Effectivité) ;
- lorsqu'elles sont mises en œuvre, ces mesures d'accompagnement sont-elles utilisées et satisfont-elles la demande des usagers ? (Efficacité).

---

<sup>1</sup> Établie par le groupe de travail thématique (GTT) mobilité du GCLT Grand Genève.

<sup>2</sup> Actuellement l'agglomération a signé trois accords sur les prestations relatifs aux PA1 (2009), PA2 (2014) et PA3 (2019).

<sup>3</sup> Les gares LEX au-delà de Bonneville, La Roche sur Foron et de Thonon-les-Bains ne font ainsi pas partie du périmètre retenu.

<sup>4</sup> Ces organismes sont en effet maîtres d'ouvrages des mesures d'accompagnement et /ou détiennent la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité. Le syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais (SIAC) ne fait ainsi pas partie des entités contrôlées.

<sup>5</sup> Ces questions d'audit sont identiques pour la chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes, à la Cour des comptes de la République et canton de Genève et à la Cour des comptes du canton de Vaud.

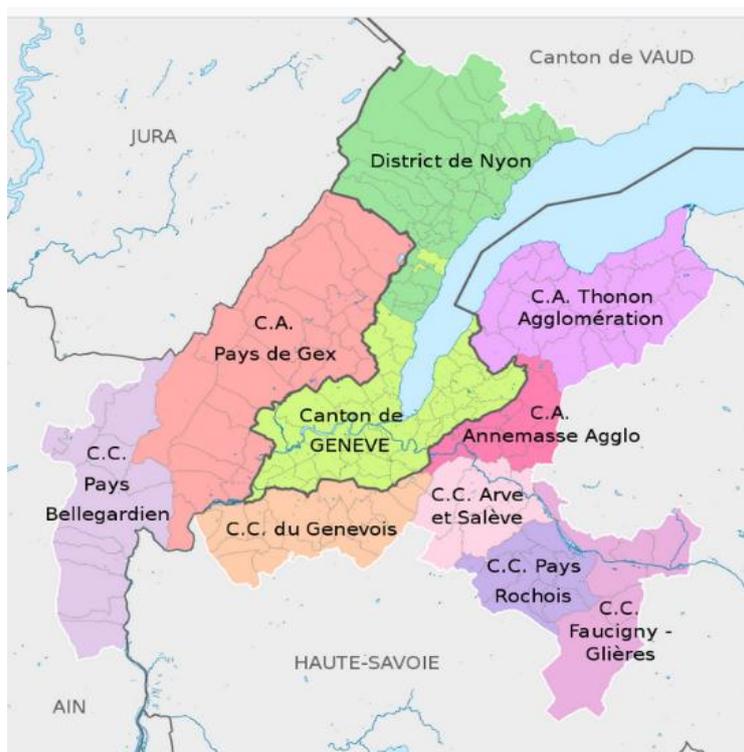
# 1 LES ENJEUX DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

## 1.1 Présentation de la communauté d'agglomération Annemasse-les-Voirons

La communauté d'agglomération d'Annemasse les Voirons (Annemasse Agglo) est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) de Haute Savoie, frontalier avec la Suisse, situé sur le flanc sud-ouest du canton de Genève.

Elle fait partie du bassin de vie transfrontalier du Grand Genève. Ce dernier est composé du canton de Genève, du district de Nyon (Canton de Vaud) et des huit EPCI<sup>6</sup> membres du Pôle métropolitain du Genevois français. Avec plus d'un million d'habitants et 535 000 emplois, cet ensemble constitue la deuxième métropole de la région Auvergne-Rhône-Alpes après Lyon et la deuxième force économique de Suisse, après Zurich.

Carte n° 2 : Le territoire du Grand Genève



Source : Wikipedia

Créée en 2008<sup>7</sup>, la communauté d'agglomération d'Annemasse s'étend sur 78 km<sup>2</sup> et se compose de douze communes : Ambilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Étrembières, Gaillard, Juvigny, Lucinges, Machilly, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand.

Le territoire d'Annemasse Agglo possède de fortes contraintes, liées à sa position géographique, qui limitent fortement l'urbanisation. Le territoire est entouré à l'Ouest par le

<sup>6</sup> Les Communautés d'agglomération du Pays de Gex, de Thonon-les-Bains, d'Annemasse et les Communautés de communes du Pays Bellegardien, du Genevois, d'Arve et Salève, du Pays Rochois et de Faucigny-Glières.

<sup>7</sup> Arrêté préfectoral du 5 décembre 2007 portant fusion de la communauté d'agglomération de la région annemassienne et de la communauté de communes des Voirons.

massif du Salève et à l'Est par celui des Voirons, ce qui lui donne une position d'entonnoir au débouché de Genève.

Annemasse constitue la ville-centre avec 36 978<sup>8</sup> habitants en 2022 sur les 92 023 que compte la communauté d'agglomération.

Au sein du Grand Genève, Annemasse fait partie de l'agglomération centrale. Elle est considérée dans les projets d'agglomération comme un « centre régional »<sup>9</sup>, situé dans la continuité urbaine du cœur d'agglomération formé par les villes de Genève, Carouge, et Lancy.

Annemasse se situe également au cœur de l'étoile ferroviaire que constitue le Léman Express côté français. Depuis la gare d'Annemasse qui accueille quatre de ses six lignes (lignes 1,2,3 et 4), ce RER transfrontalier dessert en étoile la Haute-Savoie (Evian-Thonon les Bains, Cluses-St Gervais, Annecy) et l'Ain.

**Carte n° 3 : Périmètre d'Annemasse Agglomération**



---

<sup>8</sup> Base de données Banatic du ministère de l'Intérieur – 1<sup>er</sup> octobre 2022.

<sup>9</sup> Trois-Chêne, Bernex, Saint-Julien-en-Genève, Meyrin, Ferney-Voltaire constituent cinq autres centres régionaux.

**Carte n° 4 : Géographie d'Annemasse Agglomération**

Source : PDU Annemasse Agglo

La communauté d'Agglomération est présidée par M. Doublet, maire de Saint-Cergues. Il a succédé en 2020 à M. Dupessey, maire d'Annemasse et actuel premier vice-président, qui assurait la présidence de l'agglomération depuis 2014.

## 1.2 Caractéristiques socio-économiques du territoire

Annemasse Agglo fait partie du bassin de vie et d'emploi transfrontalier de Genève, son territoire étant limitrophe du canton suisse.

La croissance démographique de la communauté d'agglomération est très dynamique, à l'instar de celle de l'ensemble du Genevois français. En un peu plus de 30 ans, la population a augmenté de près de 40 % sur ce territoire, contre 21 % pour la région Auvergne-Rhône-Alpes et 17 % pour la France.

Avec 92 023 habitants sur une superficie de 78 km<sup>2</sup>, Annemasse Agglo connaît une densité (1 177 habitants par km<sup>2</sup>) plus de dix fois supérieure à celle de la région Auvergne-Rhône-Alpes (116 habitants par km<sup>2</sup>) et largement supérieure à celle du Genevois français dans son ensemble (301 habitants par km<sup>2</sup>). Elle constitue le deuxième pôle urbain du Grand Genève.

Annemasse Agglo compte proportionnellement plus d'actifs que le reste du territoire français avec un taux d'activité des 15 à 64 ans de 79,3 % (contre 73 % pour la France), très proche de celui du département de la Haute-Savoie (80,3 %).

Le revenu disponible médian par unité de consommation (26 250 € en 2019), comparable au reste du département (26 540 €), se situe au-dessus du niveau régional (22 610 €) et du niveau national (21 930 €), mais en-deçà du niveau du Genevois français dans son ensemble (29 936 €). Si les habitants de l'agglomération disposent globalement d'un niveau de vie élevé, le taux de pauvreté est cependant important dans certaines communes telles que Annemasse et Gaillard<sup>10</sup>.

**Tableau n° 2 : Évolution démographique et médiane du revenu disponible des EPCI du Genevois français**

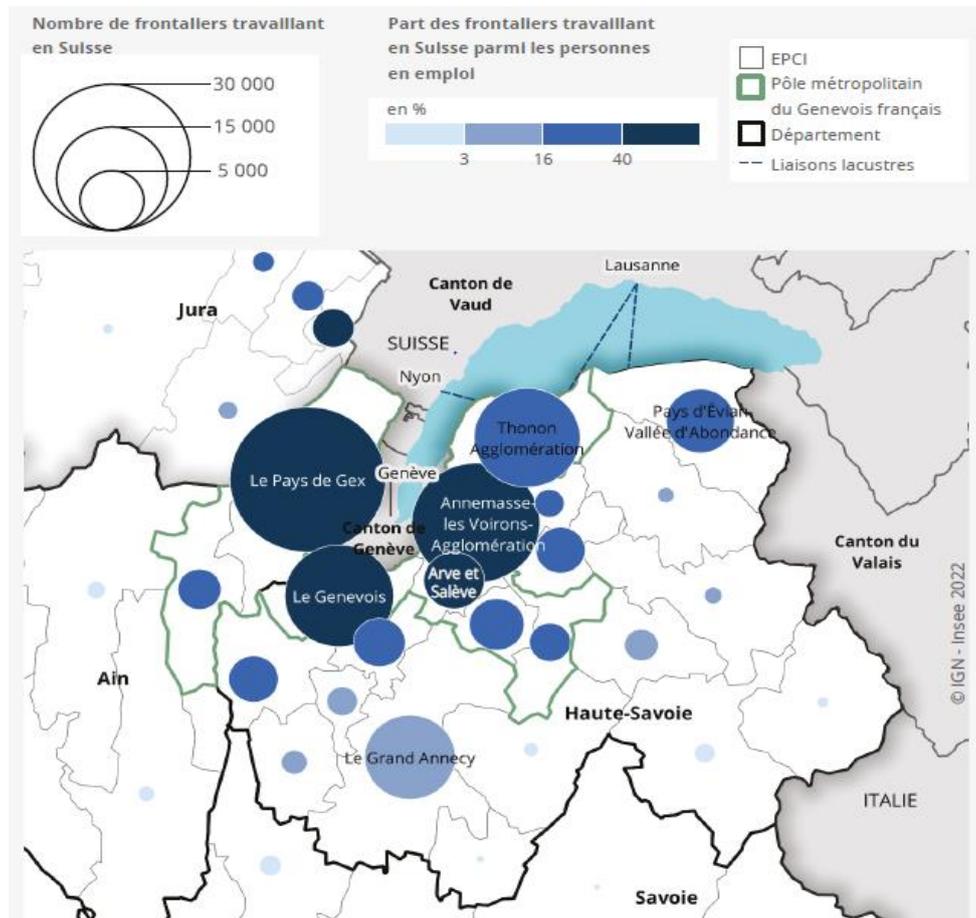
	Département	Superficie (en km <sup>2</sup> )	Nombre de communes	Population				Densité moyenne (hab/km <sup>2</sup> )	Médiane du revenu disponible par unité de conso en 2019, en €
				1990	2008	2022	Evol.1990- 2022		
CC Genevois	Haute-Savoie	151,5	17	22 942	33 725	49 161	114%	324,50	38 140
CC Arve et Salève	Haute-Savoie	99,3	8	11 294	16 328	20 525	82%	206,70	32 780
CC Faucigny-Glières	Haute-Savoie	150,7	7	19 270	25 079	28 044	46%	186,09	25 520
CC Pays Rochois	Haute-Savoie	93,9	9	16 251	23 849	29 120	79%	310,12	29 160
CC Pays Bellegardien	Ain	225,8	12	18 015	20 340	22 336	24%	98,92	23 470
CA Annemasse - Les Voirons Agglo	Haute-Savoie	78,2	12	65 657	77 125	92 023	40%	1176,76	26 250
CA Pays de Gex Agglo	Ain	404,9	27	50 936	72 163	100 515	97%	248,25	36 370
CA Thonon Agglomération	Haute-Savoie	238,9	25	58 778	76 972	92 858	58%	388,69	27 800
<b>Total</b>		<b>1443,2</b>	<b>117</b>	<b>263 143</b>	<b>345 581</b>	<b>434 582</b>	<b>65%</b>	<b>301,12</b>	<b>29 936</b>
Région Auvergne-Rhône-Alpes		<b>69711,1</b>		<b>6 671 915</b>	<b>7 459 092</b>	<b>8 079 000</b>	<b>21%</b>	<b>115,89</b>	<b>22 610</b>
France				<b>58 040 659</b>	<b>63 961 859</b>	<b>68 043 000</b>	<b>17%</b>	<b>106,00</b>	
Source : Insee, RP 1990 et 2008 - Banatic 2022 - Les données proposées sont établies à périmètre géog.						<b>5,38%</b>			

Le nombre de travailleurs frontaliers est important du fait de la dynamique économique de Genève qui concentre les deux-tiers des emplois de l'agglomération franco-suisse mais seulement un quart des logements. Ils représentaient 49,8 % des actifs résidant sur le territoire d'Annemasse Agglo en 2018<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> 22 % contre 13 % au niveau régional. Source : Observatoire de la statistique transfrontalier, synthèse 2021.

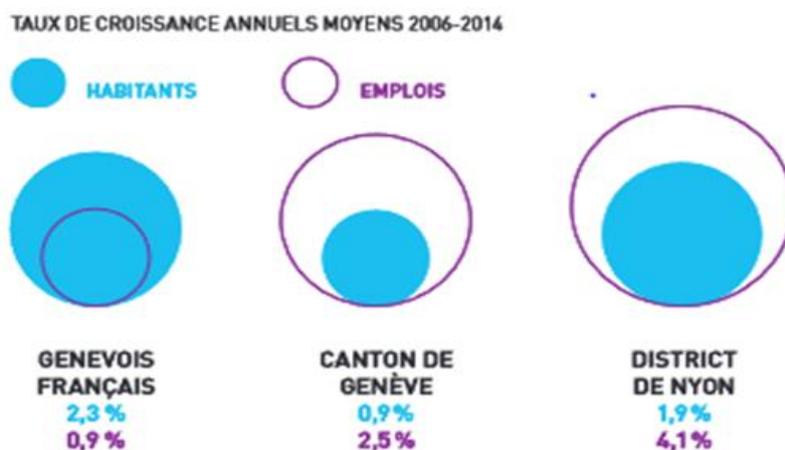
<sup>11</sup> Source : INSEE.

**Schéma n° 1 : Nombre de frontaliers travaillant en Suisse et part parmi les personnes en emploi, par EPCI en 2018**



Source : INSEE : Travailleurs frontaliers : six profils de « navetteurs » vers la Suisse-mai 2022.

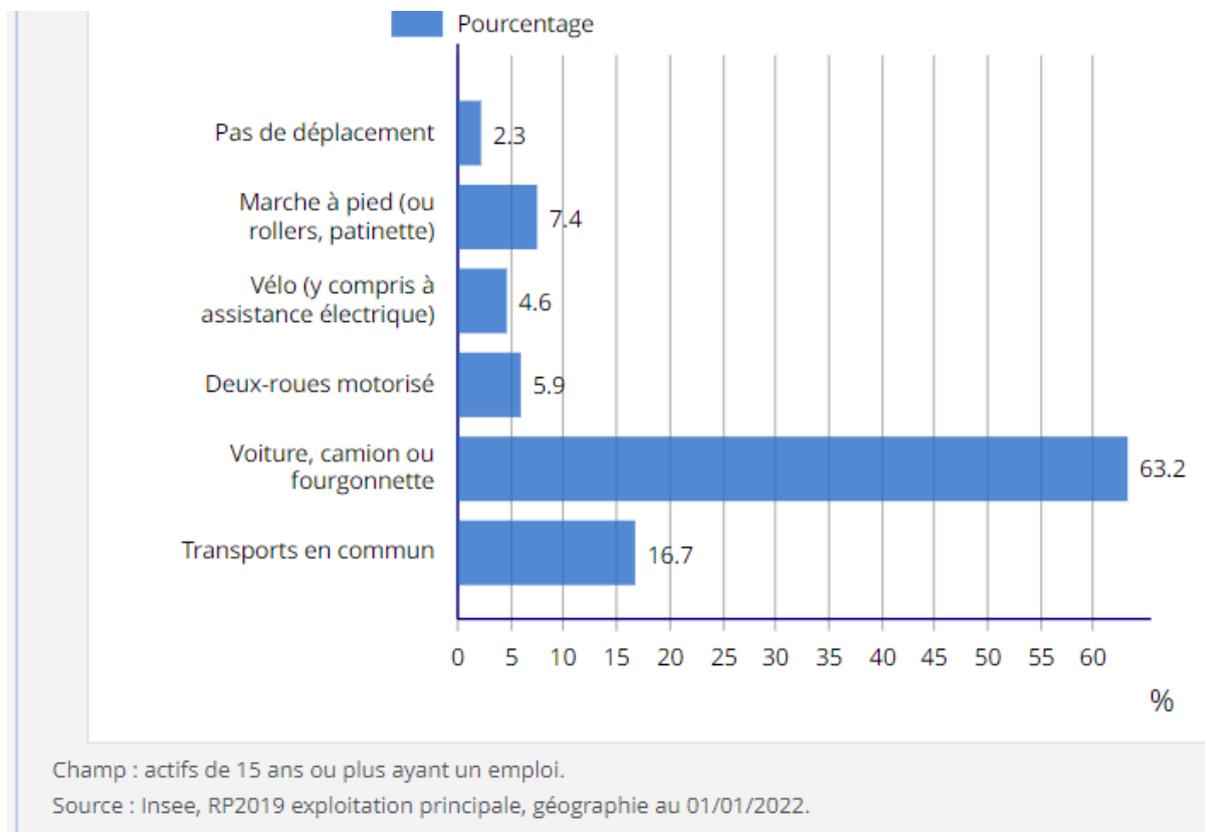
**Schéma n° 2 : Des taux de croissance habitants-emplois contrastés entre France, Canton de Genève et Canton de Vaud : taux de croissance annuels moyens 2006-2014**



Source : Grand Genève

En 2019, la voiture était le moyen de transport prépondérant pour se rendre au travail (63 %), contre 17 % pour les transports en commun et 12 % pour les modes doux (vélo et marche à pied)<sup>12</sup>.

**Graphique n° 1 : Part des moyens de transport pour se rendre au travail en 2019 pour les actifs d'Annemasse Agglo**



Selon les projections démographiques<sup>13</sup>, la population du Grand Genève, qui est de 1,02 million d'habitants atteindrait entre 1,33 et 1,34 million d'habitants à l'horizon 2040, soit + 31 % par rapport à 2020. Avec l'augmentation de la population et du nombre de travailleurs frontaliers, les flux de déplacements devraient encore s'accroître (+ 30 % à l'horizon 2030).

Les enjeux de mobilité sont donc particulièrement importants dans l'agglomération d'Annemasse, qui outre les échanges frontaliers, enregistre également de nombreux déplacements avec les autres territoires du genevois français. La dépendance économique de l'agglomération annemassienne à la Suisse est en effet moindre que dans d'autres territoires frontaliers, comme le Pays de Gex ou le Genevois, en raison d'une activité endogène, liée au rôle de centralité joué par Annemasse<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200011773>.

<sup>13</sup> Projection réalisée pour le Grand Genève dans le cadre du projet d'agglomération de quatrième génération (PA4).

<sup>14</sup> Pour 100 actifs occupés, 70 emplois se situent sur le territoire d'Annemasse Agglo. A titre de comparaison, cet indice de concentration de l'emploi est de 47 pour la communauté de communes du Genevois et 37 pour la communauté de communes Arve et Salève (source : Observatoire des territoires).

## **2 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE MOBILITÉ**

La gouvernance des questions de mobilité, en France, a évolué et s'appuie depuis la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) principalement autour du couple intercommunalité/région. La région est ainsi devenue chef de file des questions de mobilité et les établissements intercommunaux devenus autorités organisatrices de la mobilité. Le territoire du Grand Genève, côté français, se retrouve face à une pluralité d'autorités organisatrices de la mobilité, en sus de la région, dans un contexte transfrontalier, qui complexifie la gestion des questions de mobilité sur cette aire urbaine du Grand Genève.

### **2.1 Les compétences et l'organisation de la communauté d'agglomération en matière de mobilité**

#### **2.1.1 Les compétences**

La compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), telle que définie à l'article L. 1231-1-1 du code des transports, comprend notamment l'organisation des services de transport public réguliers et « à la demande », l'organisation de transports scolaires, l'organisation des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur, ou encore l'organisation de services relatifs aux mobilités actives.

Outre la compétence AOM, les différents secteurs que recouvre la mobilité peuvent également, selon les collectivités, être rattachés à la compétence « voirie », ainsi que, dans certains cas, à la compétence « aménagement », notamment pour l'aménagement des pôles d'échange multimodaux.

Annemasse Agglo détient depuis 2008 la compétence « organisation de la mobilité », qui est une compétence obligatoire pour les communautés d'agglomération<sup>15</sup>.

En application de ses statuts, elle est également compétente en matière de voirie, au titre de ses compétences supplémentaires (création ou aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire), ce qui la rend compétente pour la réalisation des aménagements cyclables qui s'inscrivent parmi les voies déclarées d'intérêt communautaire.

Toujours au titre de ses compétences supplémentaires, Annemasse Agglo a en charge la création, l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement d'intérêt communautaire. Aux termes de la délibération portant définition de l'intérêt communautaire, sont concernés les parcs relais de « Les Chasseurs », « Jean Monnet », « Machilly gare » et « Terminus de la ligne de tramway avenue Aubrac ».

Les statuts ne mentionnent pas expressément la création des pôles d'échanges multimodaux (PEM) parmi les compétences de la collectivité. En effet, un EPCI peut être amené à intervenir dans la création d'un PEM au titre de plusieurs compétences (mobilité,

---

<sup>15</sup> Article L. 5216-5 du CGCT.

voirie, aménagement de l'espace). Cette création n'est pas strictement rattachable à une compétence particulière<sup>16</sup>.

Une partie de la compétence AOM est exercée par le Pôle métropolitain du Genevois français, auquel appartient Annemasse Agglo.

Aux termes de ses statuts, le Pôle métropolitain est en effet compétent pour l'organisation de la mobilité partagée (autopartage et covoiturage), par transfert de compétence des EPCI membres.

#### Le Pôle métropolitain du Genevois français

Le Pôle métropolitain du Genevois français a été créé le 1<sup>er</sup> mai 2017, en vertu des dispositions des article L. 5731-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales. Il est soumis aux règles applicables aux syndicats mixtes.

Il est composé des huit EPCI qui constituent le Genevois français : les Communautés d'agglomération du Pays de Gex, de Thonon-les-Bains, d'Annemasse et les Communautés de communes du Pays Bellegardien, du Genevois, d'Arve et Salève, du Pays Rochois et de Faucigny-Glières.

Il constitue un espace de coopération visant à construire une dynamique métropolitaine aux fins de répondre aux besoins des habitants et favoriser la compétitivité et le rayonnement du Genevois français.

Le pôle métropolitain du Genevois français représente ses membres au sein du groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève, dont il constitue la partie française, notamment pour élaborer et approuver les projets d'agglomération successifs déposés auprès de la confédération Suisse.

Ses missions se répartissent entre plusieurs domaines, dans le cadre de l'intérêt métropolitain préalablement défini : la coopération transfrontalière, la mobilité, l'aménagement et le développement du territoire, ainsi que le développement économique.

Concernant la mobilité, le pôle assure une mission d'appui et de coordination en matière de planification ainsi qu'une mission opérationnelle pour :

« - la réalisation d'actions à destination des employeurs pour encourager la promotion des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle ;

- l'organisation, l'exploitation, le soutien et la promotion de services d'autopartage et de covoiturage ».

Or, depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités (LOM)<sup>17</sup>, la compétence AOM est une compétence globale qui présente un caractère « non-sécable ».

L'article L. 1231-1-1 du code des transports dispose désormais que « sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du

---

<sup>16</sup> Cf. notamment « la création d'un pôle d'échanges multimodal n'est pas attachée exclusivement à la compétence AOM (Art L. 3114-2-1 du code des transports) », réponse ministérielle à la question n° 3164, Journal Officiel du Sénat du 22 décembre 2022.

<sup>17</sup> La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a renforcé le schéma de la gouvernance de la mobilité en France autour du couple intercommunalité/région.

*même article L. 1231-1, est compétente* » pour organiser les différents services constitutifs de la compétence mobilité.

Ainsi, une analyse de la direction générale des transports, de l'infrastructure et de la mer, en association avec la direction générale des collectivités locales, précise que « *la compétence d'organisation de la mobilité est une compétence globale : elle n'est pas scindable par bloc. (...). La collectivité qui est AOM est compétente pour l'ensemble des services de transport et de mobilité (services réguliers de transport public, services à la demande, service de transport scolaire et des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, service de mobilité solidaire)* <sup>18</sup> ».

La répartition actuelle de la compétence AOM entre Annemasse Agglo et le Pôle métropolitain du Genevois français, n'est donc plus conforme à la loi.

**Recommandation n°1 : Mettre en conformité avec la loi l'exercice de la compétence AOM.**

### 2.1.2 La question d'une AOM unique pour le Genevois français

Conscient des enjeux de mobilité sur le territoire du Genevois français et des besoins de coordination des multiples acteurs intervenants dans l'organisation des transports, le Pôle métropolitain a posé dès 2017, dans une feuille de route-schéma des mobilités, l'objectif de parvenir à une AOM unique.

Dans une charte mobilité adoptée le 26 mars 2021, les élus métropolitains se sont engagés à lancer une phase de préfiguration à partir de 2022 pour une mise en œuvre de l'AOM unique à horizon 2025.

Annemasse Agglo est favorable à une AOM unique et a approuvé cette charte<sup>19</sup>.

Pour l'agglomération annemassienne, la mise en place d'une AOM unique à l'échelle métropolitaine lui permettrait en particulier d'accroître ses capacités de financement pour ses projets d'investissements. Actuellement, le rendement du versement mobilité<sup>20</sup> est limité par son taux qui est déjà fixé au plafond légal, à savoir 1,10 % pour les collectivités dont la population est inférieure à 100 000 habitants<sup>21</sup>. Le programme d'investissement pluriannuel 2022-2029 du budget transport urbain d'Annemasse Agglo est ainsi construit sur la base d'un taux de versement mobilité à 2 %, partant de l'hypothèse d'un transfert de la compétence AOM au Pôle Métropolitain en 2026<sup>22</sup> (Cf infra). La chambre souligne que, dans ce cas, la fixation du taux de versement mobilité et la construction du programme d'investissement relèveront du Pôle Métropolitain.

L'agglo annemassienne envisage en effet de faire partie, aux côtés de la communauté de communes du Genevois, des premiers EPCI à transférer leur compétence AOM au pôle Métropolitain si ce dernier évolue vers un syndicat mixte à la carte. Ce nouveau statut permettrait la mise en place d'une AOM étendue aux seuls EPCI membres optant pour ce transfert de compétence, le but étant que le périmètre de l'AOM s'élargisse ensuite aux autres EPCI au fur et à mesure de leurs décisions.

<sup>18</sup> Analyse publiée sur le site de France Mobilité.

<sup>19</sup> Par une délibération du 28 avril 2021- CC\_2021\_0062.

<sup>20</sup> La contribution dite « versement mobilité » est la participation des employeurs de plus de 11 salariés dans les collectivités disposant d'un service de transports en commun.

<sup>21</sup> Article L. 2333-67 du CGCT.

<sup>22</sup> Cf. Rapport d'orientation budgétaire Transport urbain 2023.

Afin de clarifier le cadre institutionnel actuel et d'améliorer l'intermodalité sur le territoire du Genevois français, la chambre considère que la désignation d'une seule AOM est nécessaire, et que le pôle métropolitain a vocation à exercer cette compétence.

### 2.1.3 L'organisation interne

Les questions liées à la mobilité sont gérées au sein d'Annemasse Agglo par une direction des mobilités, composée de 11 agents, répartis entre deux services : le service « transport et déplacements » et le service « infrastructures ».

Le réseau de transports en commun, le TAC (Transports Annemassiens Collectifs), est exploité par TP2A, filiale de RATP Développement (51 % du capital), et des Transports Publics Genevois (TPG France pour 49 % du capital), pour le compte d'Annemasse Agglo dans le cadre d'une délégation de service public. Le réseau de bus urbain est composé de sept lignes régulières, dont une à haut niveau de service (BHNS) et de cinq lignes à la demande. La ligne de tramway (L 17) qui relie Genève à Annemasse est gérée par les TPG.

### 2.1.4 Les aspects financiers

Les dépenses liées à la mobilité sont réparties entre le budget principal et deux budgets annexes : le budget tramway et le budget transport urbain.

Sur la période 2017 à 2021, Annemasse Agglo a réalisé 127 M€ d'investissement pour la mobilité et les transports, dont 61,2 M€ pour le tramway, 32,8 M€ pour le transport urbain (bus, parkings relais), 20,8 M€ pour le pôle d'échange multimodal et 6,0 M€ pour les modes doux. Ces investissements ont été financés à hauteur de 50 % par des subventions perçues (63 M€).

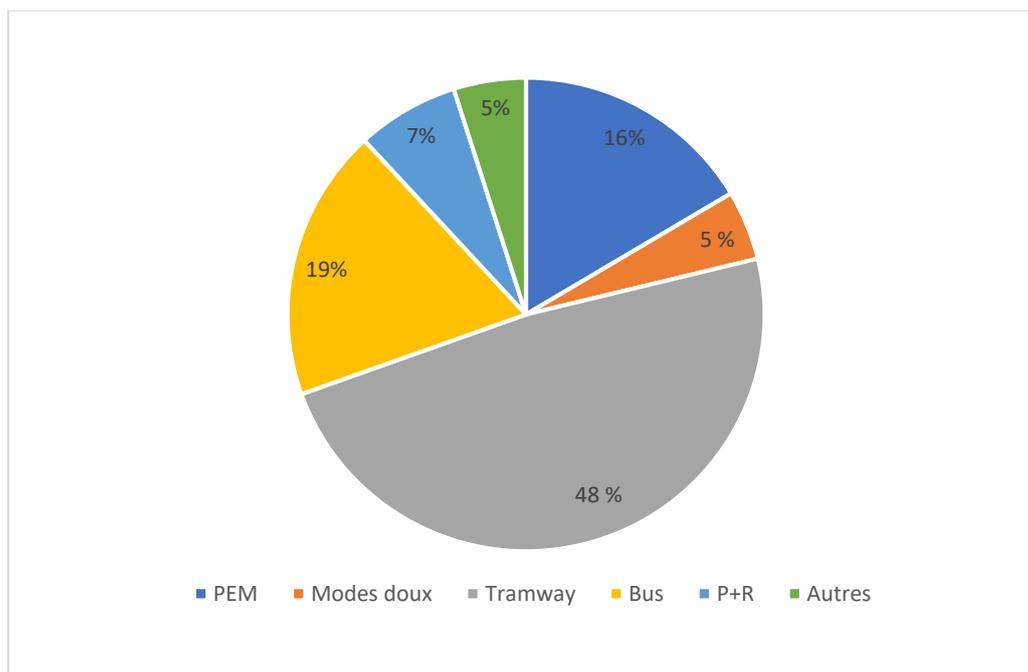
**Tableau n° 3 : Dépenses d'investissement en faveur de la mobilité et des transports (données comptes administratifs en euros)**

	2017	2018	2019	2020	2021	Cumul
<b>Total des investissements</b>						
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>20 332 587</b>	<b>32 697 228</b>	<b>37 636 796</b>	<b>20 840 428</b>	<b>15 485 015</b>	<b>126 992 054</b>
<b>Subventions d'investissement</b>	<b>14 111 667</b>	<b>15 728 188</b>	<b>19 698 561</b>	<b>12 109 820</b>	<b>2 022 312</b>	<b>63 670 548</b>
<b>Dont budget Tramway</b>						
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>8 404 423</b>	<b>22 802 213</b>	<b>24 602 545</b>	<b>4 984 385</b>	<b>384 490</b>	<b>61 178 056</b>
<b>Subventions d'investissement</b>	<b>6 814 444</b>	<b>10 315 001</b>	<b>16 800 528</b>	<b>6 798 393</b>	<b>751 720</b>	<b>41 480 086</b>
<b>Dont budget transports urbains</b>						
<b>Modes doux</b>	0	0	3 962	172 060	224 860	400 881
<b>Parkings relais</b>	1 949 874	942 886	5 202 454	149 671	550 645	8 795 531
<b>Bus</b>	3 752 148	3 756 686	3 164 794	4 253 655	8 635 419	23 562 703
<b>Total investissements</b>	<b>5 702 023</b>	<b>4 699 572</b>	<b>8 371 210</b>	<b>4 575 386</b>	<b>9 410 924</b>	<b>32 759 115</b>
<b>Subventions d'investissement</b>	<b>5 110 180</b>	<b>606 075</b>	<b>1 267 559</b>	<b>168 395</b>	<b>747 629</b>	<b>7 899 838</b>
<b>Dont budget principal – dépenses mobilité /transport</b>						
<b>Modes doux</b>	2 598 477	1 964 987	308 418	931 685	213 137	6 016 704
<b>Pôles d'échanges multimodaux</b>	814 075	1 363 153	2 981 506	10 234 252	5 436 385	20 829 370

	2017	2018	2019	2020	2021	Cumul
Autres (CEVA, PDU, PDA, accessibilité, maison mobilité, nœud Etrembières)	2 813 588	1 867 302	1 373 117	114 719	40 080	6 208 807
<b>Total investissements</b>	<b>6 226 141</b>	<b>5 195 443</b>	<b>4 663 041</b>	<b>11 280 657</b>	<b>5 689 601</b>	<b>33 054 882</b>
Subventions d'investissement	2 187 043	4 807 112	1 630 474	5 143 032	522 963	14 290 625

Source : CRC ARA-Réponses Annemasse Agglo

**Graphique n° 2 : Répartition des dépenses d'investissement mobilité par nature entre 2017 et 2021**



Source : CRC ARA-Données Annemasse Agglo

Les dépenses de fonctionnement du budget transport urbain, constituées essentiellement des charges liées aux bus, ont augmenté de 29 % entre 2017 et 2021.

Le versement mobilité constitue la principale recette (plus de 55 % en moyenne sur la période). Selon la collectivité, malgré un taux plafond, le rendement de cette ressource est aujourd'hui limité comparativement à d'autres agglomérations, en raison d'une base de contribution moins large qui s'explique par un nombre important d'emplois se situant en Suisse. De fait, la part des ressources tirées de cette contribution est descendue à 46 % en 2021, ce qui a conduit l'agglomération à couvrir le besoin de financement par une subvention du budget principal (33 % des ressources en 2021).

Les recettes provenant de la tarification se sont réduites, leur part passant de 38 % des recettes en 2017 à 21 % en 2021. La diminution des recettes sur le réseau TAC est liée à la mise en service du tramway qui a remplacé une ligne de bus structurante. Le Léman Express a également capté des anciens usagers du bus. La mise en place d'une tarification sociale et solidaire sous forme d'abonnement explique également cette évolution, la chute des ventes de titres unitaires ayant été supérieure à l'augmentation des recettes des abonnements.

**Tableau n° 4 : Dépenses de fonctionnement du budget transport urbain en €  
(comptes administratifs)**

Dépenses de fonctionnement (selon leur nature)	2017	2018	2019	2020	2021
Modes doux	0	0	0	0	62 997
Parkings relais	0	1 432	9 853	6 428	24 474
Bus (BHNS et transports urbains)	6 855 049	7 262 407	7 200 371	8 769 408	8 754 716
Pôles d'échanges multimodaux	0	0	1 538	12 733	11 477
Tramways					
Autres (maison mobilité)	0	0		17 353	29 916
<b>Total</b>	<b>6 855 049</b>	<b>7 263 839</b>	<b>7 211 761</b>	<b>8 788 569</b>	<b>8 853 664</b>
<b>Recettes de fonctionnement</b>					
Versement mobilité	4 870 440	4 918 049	5 210 362	4 881 524	5 042 307
Recettes tarification usagers	3 079 000	2 880 000	2 883 000	2 036 259	2 277 932
Subvention budget principal	70 785	752 000	854 230	1 753 890	3 588 700
<b>Total</b>	<b>8 020 225</b>	<b>8 550 049</b>	<b>8 947 592</b>	<b>8 671 673</b>	<b>10 908 939</b>
<b>Part Versement mobilité</b>	61 %	58 %	58 %	56 %	46 %
<b>Part tarification</b>	38 %	34 %	32 %	23 %	21 %
<b>Part subvention BP</b>	1 %	9 %	10 %	20 %	33 %

Source : CRC ARA-Réponses Annemasse Agglo

La compensation financière genevoise (CFG) n'est pas fléchée<sup>23</sup> spécifiquement sur les dépenses de mobilité et transport, ce qui est contraire à un accord passé entre le département et les EPCI, au moment de la mise en place d'une part dédiée aux intercommunalités au sein de l'enveloppe départementale de la CFG. Selon une règle tacite confirmée par le président du département, il est d'usage que la CFG soit prioritairement orientée sur des projets en lien avec les enjeux de mobilité.

Toutefois, la collectivité a indiqué que le président d'Annemasse-Agglo comparait régulièrement lors de la présentation des comptes administratifs en conseil communautaire le montant du versement des subventions d'équilibre du budget général vers les budgets transports et tramway avec le montant de CFG.

Cette contribution du Canton de Genève, dont l'objet est de compenser, pour les collectivités territoriales françaises, les charges spécifiques induites par les frontaliers travaillant à Genève et dans le Canton<sup>24</sup>, a doublé au cours des cinq dernières années, constituant un apport toujours plus significatif au budget communautaire. En 2022, elle s'est élevée à 5,5 M€, soit 9 % des recettes de fonctionnement d'Annemasse Agglo.

Si jusqu'en 2020, le montant de la CFG perçue était très largement supérieur aux montants des subventions du budget principal vers le budget transport, ce n'était plus le cas en 2021 (5 M€ de CFG et 5,3 M€ de subventions du budget principal).

<sup>23</sup> Fléchage en termes de gestion, qui n'induit pas une affectation budgétaire ou comptable.

<sup>24</sup> Créée par un accord franco-suisse de 1973, la CFG a pour objectif de compenser, pour les collectivités territoriales françaises, les charges spécifiques induites par les frontaliers travaillant dans la République et canton de Genève et résidant en France, ces derniers étant par ailleurs fiscalement imposés dans le canton dans le cadre d'un prélèvement à la source. Ainsi, le canton de Genève rétrocède 3,5 % de la masse salariale brute des entreprises genevoises qui emploient des frontaliers résidant en France, à l'État puis aux départements français de la Haute-Savoie (76,7 %) et de l'Ain (23,3 %). En Haute-Savoie, toutes les intercommunalités et leurs communes membres en sont bénéficiaires.

**Tableau n° 5 : Évolution du montant de la compensation financière genevoise pour Annemasse Agglo en € (comptes administratifs)**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Recettes de fonctionnement Budget principal</b>	58 863 127	60 913 579	66 574 564	69 294 359	61 564 346	61 833 672
<b>Montant CFG</b>	2 683 059	3 337 637	4 088 086	4 813 781	4 824 506	5 512 126
<b>Part CFG</b>	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %	9 %

Source : Annemasse Agglo-Données comptes administratifs

**Tableau n° 6 : CFG et subventions du budget principal aux budgets transports en € (comptes administratifs)**

en euros	2017	2018	2019	2020	2021	Cumul
<b>Montant des recettes liées à la CFG</b>	<b>2 683 059</b>	<b>3 337 637</b>	<b>4 088 086</b>	<b>4 813 781</b>	<b>4 824 506</b>	<b>19 747 069</b>
<b>Subvention versée par le BP au budget Transports urbains</b>	70 785	752 000	854 230	1 753 890	3 588 700	7 019 605
<b>Subvention versée par le BP au budget tramway</b>	295 505	422 910	1 160 510	1 219 255	1 699 800	4 797 980
<b>Total subventions</b>	<b>366 290</b>	<b>1 174 910</b>	<b>2 014 740</b>	<b>2 973 145</b>	<b>5 288 500</b>	<b>11 817 585</b>

Source : Annemasse Agglo

Pour les cinq années à venir, Annemasse Agglo projette d'investir une centaine de millions d'euros dans la mobilité et les transports.

Plus de 65 M€ de nouveaux investissements sont ainsi prévus au programme pluriannuel 2022-2029 du budget transports urbains, dont 35 M€ pour le passage du réseau TAC en énergie propre, 16 M€ pour la ligne BHNS Bonne - Gare d'Annemasse et plus de 8 M€ pour des parkings relais. À ces projets, s'ajoute la phase 2 du tramway (prolongement de la ligne jusqu'au Perrier), pour un montant estimé de 33 M€.

## 2.2 Les documents de planification

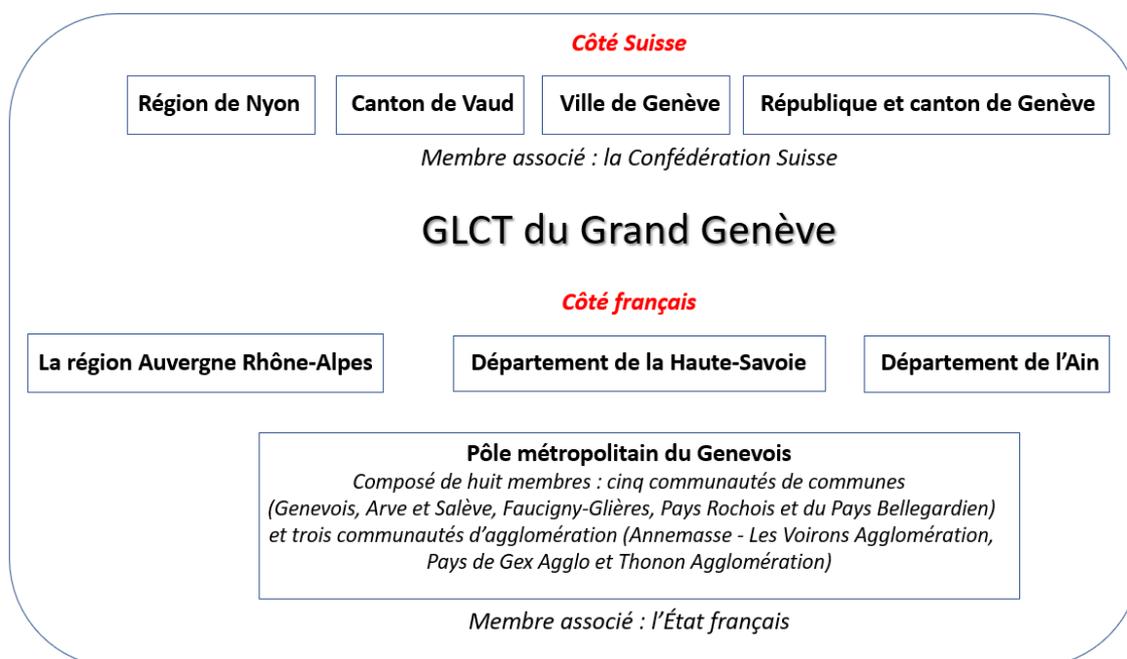
### 2.2.1 La planification transfrontalière : les projets d'agglomération

Le Grand Genève est l'une des 42 agglomérations suisses à candidater tous les quatre ans aux appels à projet de la Confédération suisse. À travers ces « Projet d'agglomération », chaque bassin de vie s'engage à mettre en œuvre des mesures d'urbanisation, transport et aménagements paysagers en contrepartie d'un financement fédéral pour certaines mesures de transport.

Le projet d'agglomération est porté par le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève, entité juridique de droit suisse dont le siège est à Genève, qui est l'instance de coopération entre les autorités suisses et françaises sur ce bassin de vie<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Créée en 2013. Il a succédé à l'Association régionale de coopération du Genevois (ARC), de 2004 à 2013, qui a elle-même pris la suite du Conseil du Léman (1987) et du comité régional franco-genevois (CRFG) créé en 1973.

### Schéma n° 3 : Composition du GLCT du Grand Genève



Source : CRC d'après la composition du GLCT du Grand Genève

À ce jour, quatre générations successives de projets d'agglomération (PA1 à PA4) coexistent. Les axes stratégiques du projet sont déclinés en fiches-mesures. Les demandes de cofinancement auprès de la confédération sont formulées sur la base de ces fiches.

Sur les 17 mesures d'accompagnement du Léman Express concernant Annemasse Agglo, analysées dans ce rapport, sept sont inscrites au projet d'agglomération du Grand Genève.

## 2.2.2 La planification communautaire

Au niveau communautaire, plusieurs documents de planification intéressent la mobilité : le SCOT, le PDU (devenu plan de mobilité), le schéma cyclable, le PCAET et le PLUI. Annemasse Agglo dispose de l'ensemble de ces plans, à l'exception du PLUI, la compétence urbanisme ayant été maintenue au niveau communal.

La planification communautaire d'Annemasse Agglo est construite en cohérence avec la planification de l'agglomération genevoise et les mesures structurantes pour la mobilité sont reprises et déclinées dans l'ensemble des documents.

### 2.2.2.1 Le SCOT

Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) constitue un document de planification stratégique de long terme qui fixe la politique d'aménagement du territoire. Il a vocation à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles en intégrant les questions d'organisation, de mobilité, d'urbanisme et en prenant en compte les problématiques de transition écologique, énergétique et démographique.

Document cadre du développement local, il s'impose juridiquement aux autres plans et projets communautaires : Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), Programme Local de l'Habitat (PLH) et également au Plan de déplacements Urbains (remplacé par le plan de mobilité).

A la suite du précédent schéma de 2007, qui avait été en cohérence avec le Projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération, le SCOT révisé, adopté le 15 septembre 2021, est conforme au projet de territoire grand Genève dont il reprend les mesures, les deux documents ayant été élaborés de manière coordonnée et concomitante.

En matière de mobilité, le SCOT fixe un objectif de 50 % de part modale des véhicules motorisés à l'horizon 2034, soit un objectif plus ambitieux que celui du PDU de 2014 qui visait à abaisser cette part modale de 63 % à 56 % en 2024. Pour y parvenir, outre la poursuite du développement d'infrastructures de transport en commun et de modes doux, le SCOT affirme une ambition forte en faveur de la cohérence entre mobilité et développement urbain sur l'ensemble du territoire.

En ce qui concerne le développement, du territoire, le SCOT est structuré autour d'un objectif de ralentissement de la croissance démographique, fixé à 1,2 % par an en moyenne à l'échelle de l'Agglomération entre 2021 et 2032 (contre 1,6 % par an entre 2014-2017 et 2,1 % entre 2017-2021), soit + 15 000 habitants d'ici 2032.

Enfin, Annemasse Agglo s'est clairement positionnée en faveur d'un SCOT à l'échelle métropolitaine à horizon 2026. Son engagement à être partie prenante dans un document de planification commun au Genevois français figure expressément dans les orientations de son SCOT<sup>26</sup> et le conseil communautaire, par délibération du 20 décembre 2022, a voté en faveur d'un transfert, après une phase de préfiguration, de la compétence « élaboration, de suivi et de mise en œuvre du SCOT » au Pôle métropolitain.

#### 2.2.2.2 Le PDU et le schéma cyclable

Le plan de déplacement urbain (PDU), validé en 2014, a été élaboré en cohérence avec les projets d'agglomération 1 et 2, notamment la charte du projet d'Agglomération, dont il reprend les orientations et les principales actions.

Il reprend et décline en fiches actions précises les actions structurantes liées à l'arrivée du Léman Express : Pôle d'échange multimodal d'Annemasse, prolongement du Tramway, mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), développement de parkings relais.

Le schéma cyclable est intégré au PDU sous la forme également de fiches actions. Le volet mobilité douces du PDU est assorti d'objectifs précis (tripler les utilisateurs de vélo, créer un réseau cyclable de 87 km d'itinéraires pour atteindre un mètre linéaire par habitant, multiplier par deux les secteurs apaisés - zones 30, zones piétonnes).

#### 2.2.2.3 Le plan climat énergie air territorial (PCAET)

Le plan climat air énergie territorial (PCAET) est un outil de planification qui a pour but d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables et maîtriser la consommation d'énergie. Il concerne les EPCI de plus de 20 000 habitants.

Annemasse Agglo dispose d'un PCAET, adopté en mars 2016. Ses « fiches engagement » en matière de mobilité comprennent, comme le PDU, notamment les mesures structurantes liées à l'arrivée du Léman Express : réalisation du Léman express et du Pôle

---

<sup>26</sup> Extrait du volet Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) : « Annemasse agglomération s'engage à être partie prenante de l'élargissement des réflexions d'aménagement à l'échelle du Genevois français, afin d'aboutir à un document de planification commun à l'horizon 2026 ».

d'Echange Multimodal, réalisation du Bus à Haut Niveau de Service, du Tramway et des parkings Relais, mise en œuvre du projet « Maison de la Mobilité ».

### **3 ANALYSE DES MESURES**

Le degré de mise en œuvre des 17 mesures d'accompagnement du Léman express identifiées comme telles et concernant Annemasse Agglo ont été analysées par la chambre.

Le niveau de mise en œuvre est évalué à travers les deux questions d'audit suivantes :

- les mesures d'accompagnement ont-elles été mises en œuvre ? (Effectivité) ;
- lorsqu'elles sont mises en œuvre, ces mesures d'accompagnement sont-elles utilisées et satisfont-elles la demande des usagers ? (Efficacité).

L'analyse se fonde sur les résultats des questionnaires adressés à l'EPCI, complétés par des entretiens réalisés sur place (cf. méthodologie de l'audit en annexe 5).

Après avoir présenté la nature et l'objet des mesures, leur mise en œuvre est analysée en abordant successivement le cadre de la mise en œuvre (maîtrise d'ouvrage, propriétaires concernés et documents de planification) et le financement et les conditions de mise en œuvre (délais, facteurs de soutien et difficultés).

La deuxième question d'audit est traitée dans un dernier point, qui porte sur l'utilisation de la mesure par les usagers.

#### **3.1 Présentation des mesures**

L'audit, pour ce qui concerne la communauté d'agglomération d'Annemasse-les-Voirons porte sur 17 mesures. Neuf, sont des mesures de mobilité « modes doux » (MD) ; quatre des rabattements et compléments de réseaux de transports en commun (TC) ; deux des parkings relais. Figurent également un pôle d'échange multimodal (PEM) et un service de mobilité.

Tableau n° 7 : Intitulé et nature des mesures

Intitulé de la mesure	Type de mesure	Intitulé de la mesure	Type de mesure
<b>10-3a : Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Annemasse)</b>	Rabattement et compléments de réseau transport en commun (TC)	<b>36-1-4 : Aménagement axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne (rabattement sur RER et tram)</b>	Rabattement et compléments de réseau TC
<b>10-6 : Voie verte d'agglomération : aménagement sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)	<b>36-1-6 : Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse</b>	Rabattement et compléments de réseau TC
<b>10-7 : Construction d'une Maison de la mobilité à la gare d'Annemasse (et vélostation)</b>	Service de mobilité (covoiturage, autopartage, vélos en libre-service)	<b>36-1-9 : Construction d'un P+R/B+R- Carrefour des chasseurs - lien avec la mise en place du BHNS et du Tram</b>	Stationnement P+R
<b>10-11a : Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)	<b>36-1-20 : Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)
<b>10-11b : Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)	<b>36-2-3 : Construction du PEM de la gare d'Annemasse</b>	Pôle d'échange multimodal (PEM)
<b>10-12 : Requalification de l'espace public sur l'espace gare d'Annemasse (intégrée dans la 10-3a)</b>	PEM	<b>36-2-4 : Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)
<b>14-16 : Aménagement ViaRhona : tronçon gare d'Annemasse -Etrembières</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)	<b>36-2-9 : Voie verte Léman Mont-Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)
<b>16-2 : Construction d'un P+R à Machilly</b>	Stationnement P+R (Parking relais)	<b>36-3-20 : Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)
<b>16-35 : Aménagement d'une véloroute entre Ville-La-Grand et Machilly</b>	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)		

Tableau n° 8 : Classement des mesures par type

Type de mesure	Nombre de mesures	Mesures concernées
<b>Service de mobilité</b>	1	10-7
<b>Rabattements et compléments de réseaux de transports en commun</b>	4	36-1-6 ; 10-3a (dans laquelle est intégrée la 10-12) ; 36-1-4
<b>Rabattements en modes doux (pistes cyclables / voies vertes)</b>	9	10-6 ; 10-11a ; 10-11b ; 36-2-9 (dans laquelle est intégrée la 36-2-4) ; 14-16 ; 16-35 ; 36-1-20 ; 36-3-20
<b>Pôles d'échanges multimodaux (PEM)</b>	1	36-2-3
<b>Stationnement P+R seuls (hors ceux directement inclus dans les PEM)</b>	2	16-2 ; 36-1-9
<b>Total</b>	<b>17</b>	/

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires et documents de planification

(\*) Les numéros des mesures sont ceux qui figurent dans les projets d'agglomération du Grand Genève.

À l'origine, trois autres mesures avaient été retenues, qui ne figurent pas dans l'analyse, soit parce qu'elles sont ou seront mises en œuvre dans le cadre d'une autre mesure, soit que le projet a été abandonné ou ne se concrétisera que plus tard.

Ainsi, l'aménagement des liaisons modes doux vers les gares et haltes de la ligne ferroviaire Bellegarde – Annemasse (mesure 14-1), annoncée comme intention aux PA1 et 2, a été réintégrée dans différentes mesures, notamment l'aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge (mesure 36-3-20).

L'aménagement d'un réseau structurant modes doux à Machilly (mesure 16-32), annoncé comme intention aux PA2 et 3, se concrétisera au PA4 par une autre mesure.

Les aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne de transport en commun (TC) entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (mesure 36-3-19) ont été abandonnés. Initialement, il était prévu que le développement urbain côté Suisse soit raccordé à la gare d'Annemasse dans une logique de rabattement vers le Léman Express (côté français). En définitive, les Suisses ont préféré développer le réseau côté Suisse en rabattement vers les gares situées sur leur territoire.

### 3.2 Le cadre de la mise en œuvre

Seize mesures sont présentées dans le tableau ci-dessus. Contrairement aux tableaux précédents, la mesure 10-12 – requalification de l'espace public sur l'espace gare d'Annemasse n'est pas mentionnée car elle a été totalement intégrée à la mesure 10-3a – réaménagement des interfaces de la ligne CEVA à Annemasse. Pour cette mesure, il faut donc se rapporter aux informations fournies pour la mesure 10-3a.

Tableau n° 9 : Cadre de mise en œuvre des mesures

Mesure	Maitre d'ouvrage	Propriétaire concerné	Documentation de référence sur laquelle figure la mesure
<b>10-3a : Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Annemasse)</b>	Annemasse Agglo	Commune ; SNCF ; Propriétaire(s) privé(s)	Projet d'Agglomération du Grand Genève
<b>10-6 : Voie verte d'agglomération : aménagement sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)</b>	Annemasse Agglo	SNCF	Schéma Cyclable
<b>10-7 : Construction d'une Maison de la mobilité à la gare d'Annemasse (et vélostation)</b>	Annemasse Agglo	Commune	PDU ; Projet d'Agglomération du Grand Genève
<b>10-11a : Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)</b>	Annemasse Agglo	SNCF	Schéma Cyclable
<b>10-11b : Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)</b>	Annemasse Agglo	Commune ; EPCI ; SNCF	Schéma Cyclable
<b>14-16 : Aménagement ViaRhona : tronçon gare d'Annemasse - Etrembières</b>	Annemasse Agglo	Commune ; EPCI ; SNCF ; Propriétaire(s)	Schéma Cyclable

Mesure	Maitre d'ouvrage	Propriétaire concerné	Documentation de référence sur laquelle figure la mesure
		privé(s) ; SM3A ; ATMB	
<b>16-2 : Construction d'un P+R à Machilly</b>	Annemasse Agglo	Propriétaire(s) privé(s) ; EPCI	PDU
<b>16-35 : Aménagement d'une véloroute entre Ville-La-Grand et Machilly</b>	Annemasse Agglo	Commune ; EPCI ; SNCF ; Propriétaire(s) privé(s) ; SM3A	Schéma Cyclable
<b>36-1-4 : Aménagement axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne (rabattement sur RER et tram)</b>	Annemasse Agglo	Commune	PDU ; Projet d'Agglomération du Grand Genève
<b>36-1-6 : Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse</b>	Annemasse Agglo	Commune	PDU ; Projet d'Agglomération du Grand Genève
<b>36-1-9 : Construction d'un P+R/B+R- Carrefour des chasseurs - lien avec la mise en place du BHNS et du Tram</b>	Annemasse Agglo	Propriétaire(s) privé(s)	PDU ; Projet d'Agglomération du Grand Genève
<b>36-1-20 : Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly</b>	Bouygues Immobilier Urbanera	Commune ; EPCI ; SNCF ; Propriétaire(s) privé(s) ; servitudes	Documents ZAC Etoile
<b>36-2-3 : Construction du PEM de la gare d'Annemasse</b>	SNCF	SNCF	Projet d'Agglomération du Grand Genève
<b>36-2-4 : Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier</b>	Annemasse Agglo ; Commune	Commune	Schéma Cyclable
<b>36-2-9 : Voie verte Léman Mont-Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)</b>	Annemasse Agglo	Commune ; EPCI ; Propriétaire(s) privé(s)	Schéma Cyclable
<b>36-3-20 : Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge</b>	Annemasse Agglo ; Commune	Commune ; EPCI ; SNCF ; Propriétaire(s) privé(s) ; SM3A	PDU ; Schéma Cyclable ; Projet d'Agglomération du Grand Genève

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

Sur ces seize mesures, 14 sont sous maîtrise d'ouvrage d'Annemasse Agglo, dont 12 exclusivement et les deux autres dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage partagée avec la commune concernée.

Une autre mesure est sous la maîtrise d'ouvrage de Bouygues Immobilier (la passerelle modes doux entre Annemasse et Ambilly). Enfin, la construction du pôle d'échange multimodal (PEM) d'Annemasse a pour maitre d'ouvrage la SNCF.

S'agissant de la propriété foncière, moins de la moitié des mesures (7 sur 14) ne concernent qu'un seul propriétaire, en l'occurrence la commune ou la SNCF. Ces deux propriétaires sont très souvent concernés (la commune dans 11 cas, la SNCF dans 9). La moitié des mesures touche des propriétaires privés. La propriété foncière d'Annemasse Agglo est concernée par 7 mesures.

Un peu moins de la moitié des mesures sont inscrites au projet d'agglomération (7 sur 16).

### 3.3 Le financement des mesures

Une mesure ne fait pas l'objet d'un financement détaillé. La mesure 36-2-4 a en effet été intégrée au sein de la mesure 36-2-9 pour le financement, elle n'est donc pas traitée dans le tableau qui suit.

Dans un souci d'approche synthétique, ce tableau présente les coûts et la répartition des financements par type de mesure (une présentation par mesure figure en annexe 7). Un focus est en outre réalisé sur les quatre projets les plus importants, qui représentent près de 80 % du coût de l'ensemble des mesures.

#### 3.3.1 L'ensemble des mesures

Tableau n° 10 : Le financement des mesures (en euros)

Type de mesures	Coût total mesure terminée ou prévisionnel	Part de chacun des co-financiers*						
		EPCI	Confédération Suisse	État Français	Région AURA	Département de la Haute-Savoie	Fonds européens	Autre(s)
Service de mobilité	1 925 042	802 651	0	247 195	545 880	329 315	0	0
Rabattements et compléments de réseaux de transports en commun	94 951 899	25 090 450	31 012 137	8 339 325	441 314	27 115 239	0	3 770 601
Rabattements en modes doux (pistes cyclables / voies vertes)	26 405 780	15 734 054	2 639 719	730 527	3 002 541	3 699 040	400 000	200 000
Pôle d'échanges multimodal (PEM)	13 961 351	3 492 657	0	0	6 980 676	0	0	2 792 270
Stationnement P+R seuls (hors ceux directement inclus dans les PEM)	4 100 000	1 575 000	0	0	900 000	1 616 821	0	0

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

(\*) part des financements estimatifs pour les mesures en cours et part des financements réalisés pour les mesures mises en service.

Le coût de l'ensemble des mesures (coût réalisé pour les mesures mises en service et dernière estimation pour les autres) s'élève à environ 141 M€.

Pour les mesures mises en service, et dont le plan de financement a été communiqué, soit 9 mesures sur 15, un léger surcoût est globalement constaté (+ 6 %). Le coût minoré du PEM d'Annemasse permet d'absorber une partie du surcoût important des mesures 36-2-9 - Voie verte Léman Mont-Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1), 10-3a- réaménagements des interfaces de la ligne CEVA et 10-6 - voie verte d'agglomération : aménagement sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire.

Pour les mesures en cours, des surcoûts importants sont attendus sur trois opérations :

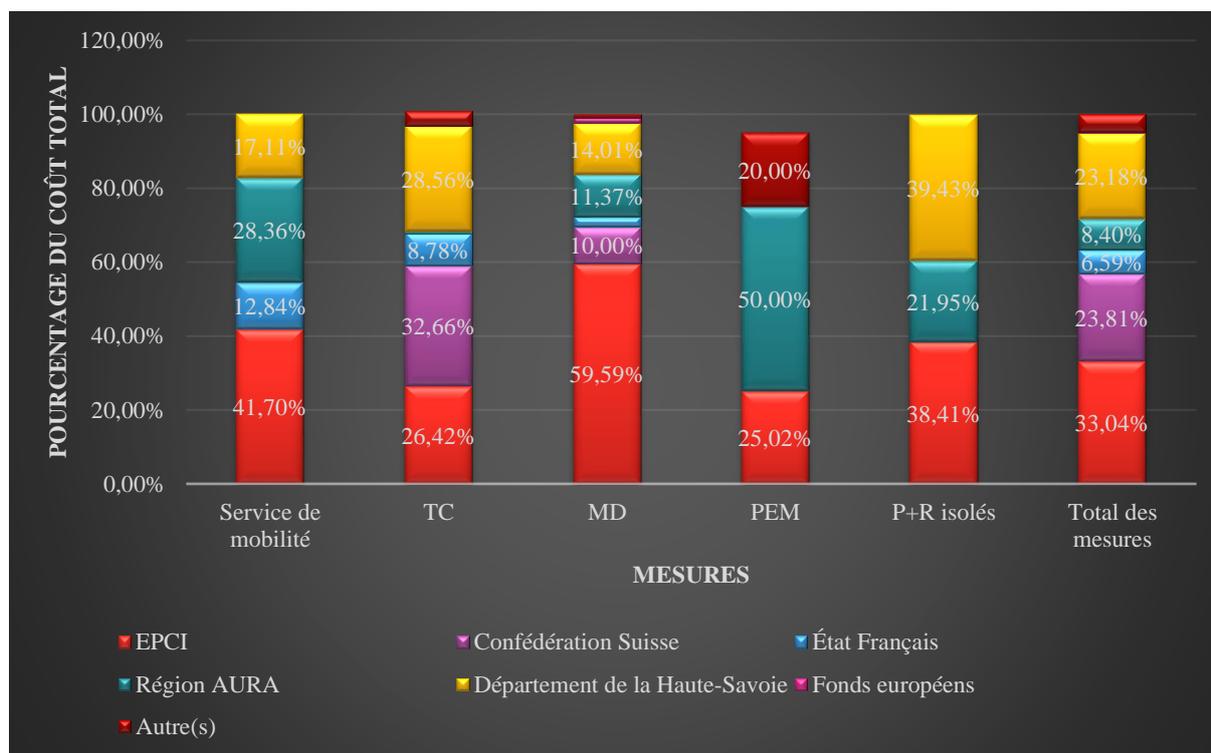
- mesure 14-16 (en projet) -Aménagement ViaRhona sur le tronçon gare d'Annemasse – Etrembières : coût estimé lors de la planification de 1,3 millions d'euros, contre 4,1 M€ pour le coût final estimé (+ 308 %) ;
- mesure 16-35- Aménagement d'une véloroute entre Ville-La-Grand et Machilly : coût estimé lors de la planification de 1,52 M€, contre un coût final estimé de 3,6 M€ (+ 240 %) ;

- mesure 36-3-20- Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge : coût estimé lors de la phase de programmation d'environ 2,5 M€, contre un coût final estimé à 6,3 M€ (+ 251 %).

De façon générale, les mesures liées aux modes doux présentent les surcoûts les plus importants, ce qui traduit des difficultés dans leur planification.

Les mesures sont financées par, outre Annemasse Agglo elle-même, la Confédération suisse, le Département de la Haute-Savoie<sup>27</sup>, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État français. La part des fonds européens apparait minime. Compte tenu du nœud ferroviaire que constitue la gare d'Annemasse, l'Agglo fournit un effort financier important au bénéfice de tout le genevois français.

**Graphique n° 3 : Part de financement de chacun des co-financeurs par type de mesures**



Source : CRC ARA

En ce qui concerne le service mobilité (1,9 M€), 41,70 % ont été financés par Annemasse Agglo, 28,36 % par la Région AURA, 17,11 % par le Département de la Haute-Savoie et 12,84 % par l'État français.

Pour les rabattements et compléments de réseaux de transports en commun (TC), qui représentent les mesures les plus coûteuses (95 M€ au total), le premier co-financeur est la Confédération helvétique (32,66 % du financement), suivie du Département de la Haute-Savoie (28,56 %), d'Annemasse Agglo (26,42 %), de l'État français (8,78 %) et, pour une très faible part, de la Région AURA (0,46 %). Parmi les autres co-financeurs (3,97 %) figurent l'agence de l'eau et l'État de Genève pour l'extension du tramway entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse (mesure 36-1-6) ; ainsi que la ville d'Ambilly et de Ville-la-Grand pour les réaménagements des interfaces de la ligne CEVA à Annemasse (mesure 10-3a).

<sup>27</sup> Financement permis par la contribution financière genevoise.

Les mesures de rabattements modes doux sont majoritairement financées par Annemasse Agglo (59,59 %). La part du Département de la Haute-Savoie représente 14 %, celle de la Région AURA 11,3 %, et celle de la Confédération Helvétique 10 %. S'ajoute, dans une moindre mesure, les participations de l'État Français (2,77 %), et des fonds européens (1,51 %).

Le PEM (Gare d'Annemasse) a été financé à hauteur de 50 % par la Région AURA, et 25 % par Annemasse Agglo. Le solde provient d'un autre co-financeur : SNCF Réseau pour environ 20 %.

Enfin, les P+R sont financés à peu près au même niveau par Annemasse Agglo et le Département de la Haute-Savoie (respectivement 38 % et 39 % environ). Les 22 % restants proviennent de la Région AURA.

Au total, sur les 141 M€ que représente le coût de l'ensemble des mesures, Annemasse Agglo en finance 33 %, la Confédération helvétique près de 24 %, le Département de la Haute-Savoie 23 %, la Région AURA un peu plus de 8 % et l'État français près de 7 %. La part des autres co-financeurs s'élève à près de 5 %, tandis que les fonds européens pèsent moins de 1 %.

L'analyse par co-financeurs montre qu'Annemasse Agglo participe au financement de tous les types de mesures. Il en est de même pour la Région AURA, même si sa part de financement des rabattements et compléments de réseaux de transports en commun est minime (0,46 % du total de ce type de mesures). Sa participation au financement du PEM est en revanche majeur (50 %). La Confédération Helvétique ne finance que les mesures de rabattement TC et modes doux, pas le PEM, ni le service de mobilité ou les P+R. En 2014, les électeurs de Genève ont en effet refusé de cofinancer les parkings situés du côté français.

Le Département de la Haute-Savoie a participé au financement de tous les types de mesures, hormis le PEM. L'État Français, a pris sa part de financement pour le service mobilité, et les rabattements TC, ainsi que, dans une moindre mesure, pour les rabattements modes doux.

Les fonds européens n'interviennent que sur une mesure (14-16 – aménagement de l'itinéraire cyclable ViaRhôna sur le tronçon gare d'Annemasse – Étrembières).

### **3.3.2 Les quatre mesures les plus couteuses**

Les quatre mesures les plus importantes en termes de coût, méritent d'être distinguées. Elles représentent en effet près de 80 % du cout total des mesures (109 M€ sur 141 M€) et constituent des actions particulièrement structurantes dans l'accompagnement du Léman Express. Elles sont en outre toutes les quatre mises en service, les coûts analysés correspondant donc aux coûts réalisés.

La mesure PEM (36-2-3) vise à faire de la gare d'Annemasse un nœud principal dans l'organisation des transports publics favorisant les déplacements multimodaux en lien avec le Léman Express. La mesure, mise en service fin 2019, s'est déclinée en plusieurs opérations : franchissement des voies ferrées, aménagement de la gare ferroviaire et aménagement des espaces publics extérieurs. Le coût de sa réalisation a été maîtrisé, avec un moindre coût final.

La mesure interface CEVA (mesure 10-3a) a consisté à articuler les différents modes de transports au niveau du PEM de la gare d'Annemasse. La mise en service complète date de début 2022. Un surcoût de 79 % est en revanche constaté pour cette mesure (cf tableau ci-dessous).

Pour les deux autres mesures, les coûts ont été maîtrisés.

Le bus à haut niveau de service (BHNS, mesure 36-1-3), a été mis en service en 2015, sans surcoût. Il relie des quartiers denses de la ville au centre-ville et à la gare d'Annemasse. Cette ligne (dénommée Tango) dessert deux parkings relais.

La mesure 36-1-6 a consisté à prolonger la ligne 17 du tramway suisse jusque dans l'agglomération d'Annemasse. La mise en service a eu lieu en décembre 2019, sans surcoût. Le tracé s'étend actuellement sur 2.1 km pour quatre stations, réparties sur les trois communes.

Le coût de la mise en œuvre de ces quatre mesures majeures a ainsi globalement été maîtrisé (+ 3,6 % eu total).

**Tableau n° 11 : Coût final des quatre plus importantes mesures**

		Coût estimé lors de la planification	Unité	Coût total mesure terminée	Unité	Ecart en %
10-3a	Interface CEVA	14 990 064 9 140 282	CHF euro	16 847 416 16 356 714	CHF euro	+ 79 %
36-1-4	BHNS	22 100 000	euro	21 850 000	euro	- 1,1 %
36-1-6	Tram	57 000 000	euro	56 254 483	euro	- 1,3 %
36-2-3	PEM	26 900 000 16 402 439	CHF euro	13 961 351	euro	- 15 %
	Total					+ 3,6 %

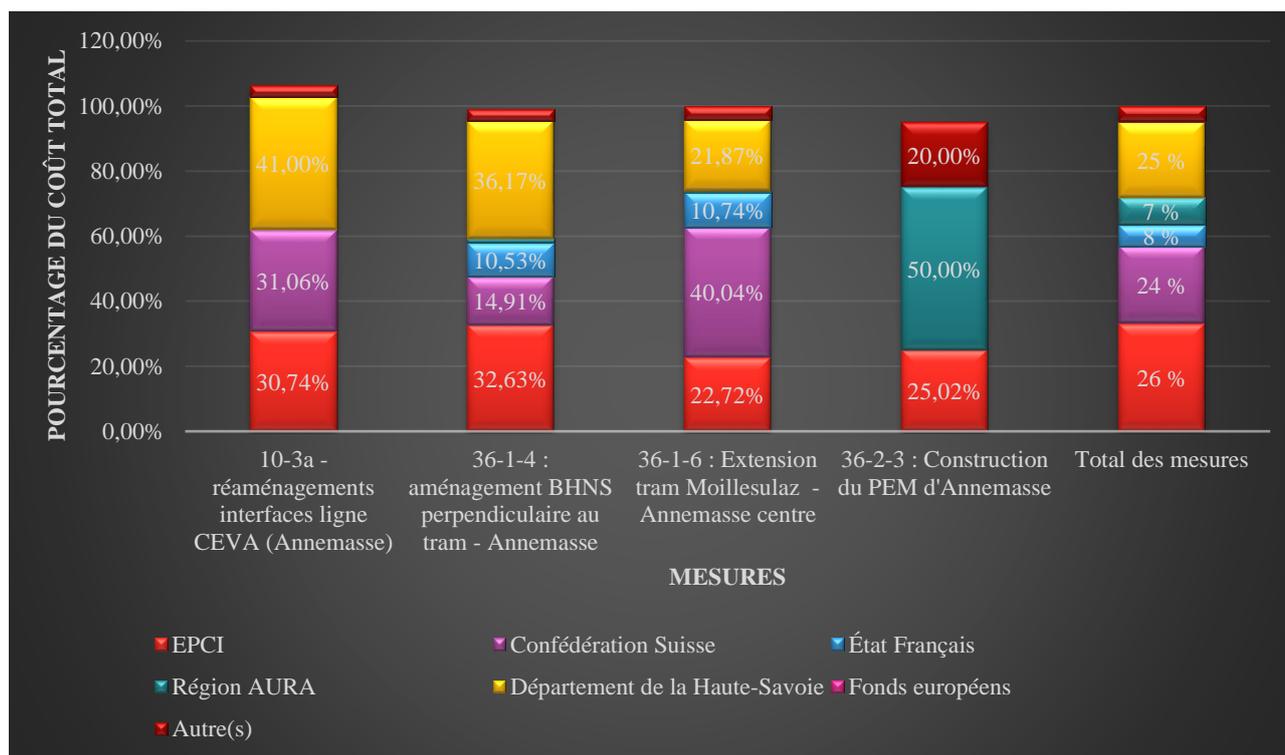
Source : CRC ARA

Conversion en euro sur la base du taux de change en vigueur (soit 1,64 fin 2007, date d'adoption du PAI, pour le coût estimé et 1,03 en janvier 2022, date de mise en service de la mesure 10-3a.)

Pour l'ensemble de ces quatre mesures d'envergure, Annemasse Agglo, le Département de la Haute-Savoie et la Confédération suisse ont chacun pris en charge environ un quart du financement, l'État français, 8 %, et la Région ARA 7 %.

Les parts de financement de chaque acteur varient toutefois selon les mesures. Si Annemasse Agglo a financé entre 22 % et 33 % du coût final de chacune, la Région n'a participé de façon significative qu'au financement du PEM dont elle est même le financeur majoritaire. Le Département a été le premier financeur des aménagements d'interface à la gare d'Annemasse (41 %), tandis que ce premier rôle a été assuré par la Confédération suisse pour le prolongement du tramway (40 %).

**Graphique n° 4 : Part de financement de chacun des co-financeurs pour les quatre mesures les plus coûteuses**



Source : CRC ARA

### 3.4 Les conditions de mise en œuvre

Il s'agit ici de s'intéresser aux délais de mise en œuvre des mesures (existence ou non d'un retard, ampleur du retard) et aux raisons des retards (difficultés / facteurs de soutien).

#### 3.4.1 Les délais

Parmi les seize mesures répertoriées<sup>28</sup>, dix sont mises en service, une est engagée et en cours de réalisation, les cinq autres sont encore dans la phase de programmation/ projet.

Le retard moyen global des seize mesures est d'environ 3 ans (31,9 mois), avec de très fortes disparités.

<sup>28</sup> Seize et non quinze : en effet, la mesure 36-2-4, intégrée à la 36-2-9 pour son financement, fait l'objet d'une analyse à part entière quant à ses délais et causes de retard.

**Tableau n° 12 : Retard par type de mesure**

Intervalle de retard (en mois)	Nombre de mesures concernées	Numéros des mesures concernées	Répartition des mesures concernées en fonction de leur nature				
			Service Mobilité	TC	MD	PEM	P+R isolés
Aucun retard	4	16-2 ; 16-35 ; 36-1-20 ; 36-3-20	0	0	3	0	1
≤ 12 mois	4	10-6 ; 10-7 ; 10-11a ; 14-16	1	0	3	0	0
12 < R ≤ 24	1	36-1-4	0	1	0	0	0
24 < R ≤ 36	1	36-1-6	0	1	0	0	0
36 < R ≤ 48	1	10-3a	0	1	0	0	0
48 < R ≤ 60	2	36-1-9 ; 36-2-9	0	0	1	0	1
60 < R ≤ 72	1	36-2-4	0	0	1	0	0
72 < R ≤ 84	1	36-2-3	0	0	0	1	0
<b>91</b>	<b>1</b>	<b>10-11b</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

Quatre mesures ne connaissent aucun retard et quatre un retard inférieur ou égal à 12 mois.

Le retard le plus important concerne la mesure 10-11b (aménagement de la voie verte d'agglomération entre Genève et Annemasse – phase 2) avec près de 91 mois de retard, soit 7 ans et demi. Le PEM a subi un retard de 7 ans (84 mois), et l'aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse et le quartier du Perrier (mesure 36-2-4) un retard de 6 ans. Quatre autres mesures accusent un retard supérieur ou égal à 3 ans.

Les mesures relatives aux modes doux connaissent en moyenne un retard de 28,6 mois (2 ans et 4,6 mois), les P+R, un retard de 30 mois (2 ans et demi) et les mesures TC un retard de 32,7 mois (2 ans et 8,7 mois).

**Tableau n° 13 : Retard par mesure**

Mesure	Phase actuelle de la mesure	Date prévue/réelle de mise en service	Retard	Nombre de mois de retard
<b>10-3a : Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Annemasse)</b>	Mise en service	01/01/2022	Oui	48 mois
<b>10-6 : Voie verte d'agglomération : aménagement sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)</b>	Mise en service	24/04/2018	Oui	12 mois
<b>10-7 : Construction d'une Maison de la mobilité à la gare d'Annemasse (et vélostation)</b>	Mise en service	10/12/2018	Oui	12 mois
<b>10-11a : Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)</b>	Mise en service	24/04/2018	Oui	12 mois
<b>10-11b : Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)</b>	Projet	01/12/2024	Oui	91 mois
<b>14-16 : Aménagement ViaRhona : tronçon gare d'Annemasse - Etrembières</b>	Projet	01/09/2025	Oui	12 mois

Mesure	Phase actuelle de la mesure	Date prévue/réelle de mise en service	Retard	Nombre de mois de retard
<b>16-2 : Construction d'un P+R à Machilly</b>	Réalisation	15/05/2023	Non	
<b>16-35 : Aménagement d'une véloroute entre Ville-La-Grand et Machilly</b>	Avant-projet	20/10/2026	Non	
<b>36-1-4 : Aménagement axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne (rabattement sur RER et tram)</b>	Mise en service	01/12/2015	Oui	14 mois
<b>36-1-6 : Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse</b>	Mise en service	14/12/2019	Oui	36 mois
<b>36-1-9 : Construction d'un P+R/B+R- Carrefour des chasseurs - lien avec la mise en place du BHNS et du Tram</b>	Mise en service	30/05/2019	Oui	60 mois
<b>36-1-20 : Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly</b>	Projet	01/12/2026	Non	
<b>36-2-3 : Construction du PEM de la gare d'Annemasse</b>	Mise en service	15/11/2019	Oui	84 mois
<b>36-2-4 : Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier</b>	Mise en service	18/11/2020	Oui	72 mois
<b>36-2-9 : Voie verte Léman Mont-Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)</b>	Mise en service	20/10/2017	Oui	58 mois
<b>36-3-20 : Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge</b>	Avant-Projet	30/12/2026	Non	

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

### 3.4.2 Les difficultés rencontrées et les facteurs de soutien

Le tableau en annexe 8 retrace les réponses de l'EPCI au questionnaire concernant les facteurs de soutien et les difficultés rencontrées.

Pour six mesures sur seize, la maîtrise partielle ou l'absence totale de maîtrise de la propriété foncière a été un frein à la mise en œuvre de ces mesures, selon Annemasse Agglo. Ces six mesures sont des mesures de rabattement modes doux. Pour toutes, l'EPCI a mentionné, comme facteur négatif, le foncier appartenant à la SNCF. Comme beaucoup d'autres EPCI concernés par l'enquête, Annemasse Agglo a insisté sur les difficultés à gérer les dossiers fonciers avec cet opérateur public (procédures longues, difficulté à trouver le bon interlocuteur).

Six mesures ont été affectées par des imprévus techniques qui ont constitué des freins à leur mise en œuvre. Deux d'entre elles ont ainsi été freinées par la pollution des sols (interface CEVA - mesure 10-3a et P+R/B+R carrefour des chasseurs - mesure 36-1-9). La présence d'espèces protégées a également eu un impact sur la réalisation de cette dernière mesure.

Annemasse Agglo a identifié comme source de blocage le financement insuffisant pour la construction du P+R/ B+R au carrefour des chasseurs en lien avec le BHNS et le Tramway

(36-1-9). L'EPCI explique que cette insuffisance de financement résulte en grande partie de la perte du cofinancement helvétique suite à la votation négative des genevois concernant le financement des P+R en France. La mesure a été mise en service avec cinq ans de retard.

La mesure 10-11b (Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)) connaît également un retard très important (7 ans et 7 mois). Annemasse Agglo relève deux difficultés majeures pour expliquer ce retard : la maîtrise partielle de la propriété foncière (propriété de la SNCF) et la survenue d'un imprévu technique avec la pollution des sols. La collectivité relativise toutefois ce retard au vu de la réussite que constitue le premier tronçon mis en service en 2018 avec seulement un an de retard.

Une appréciation nuancée doit également être portée sur les deux autres mesures qui affichent les plus importants retards. Si ces retards sont évalués sur la base d'une mise en service complète, ils n'ont cependant pas empêché une mise en œuvre partielle.

Ainsi, la mesure la 36-2-4, concernant l'aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier a été découpée en plusieurs projets et mise en service progressivement.

Il en est de même pour le PEM de la gare d'Annemasse (mesure 36-2-3). Le retard de sept ans est lié selon l'EPCI au retard du LEX, les travaux ayant continué sur le parvis nord jusqu'en 2021 mais le PEM a commencé à fonctionner dès 2019. Aucun autre facteur négatif n'est d'ailleurs relevé.

Aucun facteur décisif ne se dégage de l'analyse des quatre mesures qui ne connaissent aucun retard (16-2 - P+R à Machilly ; 16-35 – Aménagement d'une véloroute entre Machilly et Ville-la-Grand ; 36-1-20 - Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly ; 36-3-20 - Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge).

Pour deux de ces mesures, Annemasse Agglo souligne une forte volonté politique et un soutien des populations. Cependant, elles n'ont pas été exemptes de difficultés : faible soutien des communes concernées dans deux cas sur quatre, maîtrise partielle de la propriété foncière dans trois cas, ou même un financement insuffisant dans l'un des cas. Dans trois cas sur quatre, des problématiques liées à la SNCF sont relevées (propriété foncière, procédures complexes en raison de la proximité de lignes ou de propriétés, etc.).

Globalement, dans l'appréciation libre laissée à l'EPCI à la fin du questionnaire, Annemasse Agglo a mentionné à huit reprises le foncier SNCF et/ou les procédures en lien avec la SNCF comme étant un facteur négatif, c'est-à-dire, dans 50 % des mesures (mesures 10-3a ; 10-6 ; 10-11a ; 10-11b ; 14-16 ; 16-2 ; 36-1-20 ; 36-2-20).

*A contrario*, est relevé comme facteur positif l'expertise d'une maîtrise d'ouvrage déléguée, pour deux mesures majeures pour lesquelles les délais ont été relativement maîtrisés (Tramway et BHNS). Surtout, la volonté politique et le portage politique des projets sont cités comme éléments positifs dans cinq projets sur seize.

La volonté politique est en particulier mentionnée pour les mesures structurantes qui, au-delà de la mobilité concernent les aspects urbanistiques. Ainsi, la mise en service du tramway s'accompagne d'un fort renouvellement urbain de part et d'autre de l'axe, de la frontière jusqu'au cœur d'Annemasse. La densification urbaine autour du BHNS Tango a été accompagnée par une reconfiguration complète de l'espace public. Enfin, le PEM s'inscrit dans la ZAC Etoile Annemasse, opération majeure de renouvellement urbain.

### 3.5 Utilisation des mesures par les usagers

Le second point qui intéresse l'audit porte sur le degré d'utilisation effective des mesures d'accompagnement du Léman Express. Cette question peut être appréhendée à travers le suivi de l'utilisation des mesures. Deux enquêtes apportent également un éclairage.

#### 3.5.1 Le suivi par l'EPCI

Le suivi de l'utilisation des mesures n'est possible que pour celles qui sont mises en service. Sur les dix mesures mises en service, six sont exploitées par Annemasse Agglomération, une par la commune d'Annemasse (l'interface CEVA), une par SNCF Gares & Connexions (le PEM) et une autre par les Transports Publics Genevois (le Tramway). Aucun exploitant connu n'a été indiqué pour la voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier.

Tableau n° 14 : Suivi des mesures mises en service

Mesures	10-3a : réaménagements interfaces CEVA	10-6 : voie verte - tranchée couverte CEVA	10-7 : Construction maison mobilité gare Annemasse	10-11a : voie verte agglo - MD Genève Annemasse	36-1-4 : BHNS Annemasse	36-1-6 : Extension Tram Moillesulaz - Annemasse	36-1-9 : P+R carrefour Chasseurs	36-2-3 : PEM Annemasse	36-2-4 : voie verte Annemasse gare - quartier Perrier	36-2-9 : Voie verte Léman Mont-Blanc : Annemasse - Bonne - Loex	Proportion de " oui "
Exploitation directe par l'EPCI ?	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Non	Non	Oui	60 %
Si non, qui exploite ?	Commune							SNCF Gares et Connexions	?		/
Disponibilité de données sur le degré d'utilisation de la mesure ?	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Oui	70 %
Si oui, ces statistiques font-elles l'objet d'un suivi ?		Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui par SNCF Gares et Connexions		Oui	100 %
Améliorations prévues ?	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	80 %
Si oui, lesquelles ?	Signalétique piétonne		Adaptation du mobilier		Optimisation carrefours à feux	Augmentation fréquence au 12/2026	Vidéoprotection et sécurisation	Accessibilité, propreté, signalétique	En lien avec tram	Tronçons complémentaires liés aux projets connexes	

Annemasse Agglo dispose de données relatives à l'utilisation des mesures qu'elle exploite et elle en assure un suivi. Ces données montrent une augmentation de la fréquentation des infrastructures et équipements mis en place pour accompagner l'utilisation du Léman Express.

Ainsi en est-il de l'utilisation des vélos en location à la maison de la mobilité (113 contrats signés en 2019 et 151 en 2021), de la fréquentation de la Voie Verte (+ 18 %<sup>29</sup> entre 2019 et 2021), ou encore du tramway (+ 26 % de fréquentation entre 2021 et 2022). La ligne 17 de tramway est devenue la 2ème ligne la plus fréquentée du réseau de Tram TPG et l'arrêt Parc Montessuit à Annemasse le 2ème arrêt le plus fréquenté sur l'ensemble de la ligne Suisse-France.

<sup>29</sup> En moyenne sur trois points de comptage : Point Noi, Vetraz-Monthoux et Bonne.

Seul le P+R « des chasseurs », qui ne fait pas l'objet de comptages automatisés mais manuels, connaît une baisse de fréquentation.

**Tableau n° 15 : Fréquentation du tramway ligne 17 partie française**

Fréquentation ligne tram 17 France		Année 2021		Année 2022	
		Montées	Descentes	Montées	Descentes
17 - Aller et Retour	Total France	1 442 230	1 414 252	1 817 536	1 799 525
	Variation			26,0 %	27,2 %
	Total France + Moillesulaz	1 650 434	1 520 951	2 093 479	1 930 233
	Variation			26,8 %	26,9 %

Source : Annemasse Agglo

**Tableau n° 16 : Comptage des passages vélos sur trois points de la Voie Verte**

	Point Noir	Vetraz-Monthoux	Bonne	Total 3 points
Total 2019	562 640	93 000	13 952	669592
Total 2021	666 293	100 254	26 133	792680
Variation	18,4 %	7,8 %	87,3 %	18,4 %
Total 2022	705155	123 178	8990	837323
Variation	5,8 %	22,9 %	- 65,6 %	5,6 %

Source : Annemasse Agglo

L'EPCI a fait part d'un certain nombre améliorations prévues pour les mesures déjà mises en service, notamment la réalisation de nouveaux tronçons sur la voie verte Léman Mont Blanc, le renforcement de la rapidité du BHNS (optimisation carrefours à feux), et de l'augmentation de la fréquence du tramway. La sécurisation du P+R est également prévue.

### 3.5.2 Les résultats d'enquêtes

#### 3.5.2.1 Le panel mobilité - Grand Genève

Le panel mobilité Grand Genève consiste en un monitoring multimodal transfrontalier visant à étudier les principales données de comptage et de fréquentation des infrastructures et des différents moyens de transport de l'agglomération. Il affiche l'objectif de suivre les évolutions en cours et les effets de la nouvelle donne structurante sur le territoire que constitue la mise en service du Léman express.

Le panel mobilité se présente sous la forme d'une enquête longitudinale en deux vagues, c'est-à-dire d'un sondage réalisé auprès d'un échantillon représentatif du Grand Genève avant et après la mise en service du Léman Express, afin de pouvoir identifier et mesurer les changements résultant de la nouvelle offre.

Le rapport d'avril 2022<sup>30</sup> présente les résultats de la deuxième vague d'enquête (données récoltées à l'automne 2021), mis en regard avec ceux de la première (données récoltées à en novembre 2019).

<sup>30</sup> Rapport réalisé par le bureau de recherche 6t pour le compte du Grand Genève, des Transports publics Genevois et des Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc. 6t est un bureau de recherche spécialisé dans l'étude des pratiques de mobilité, des modes de vie et des usages des territoires. Il est composé de sociologues, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes.

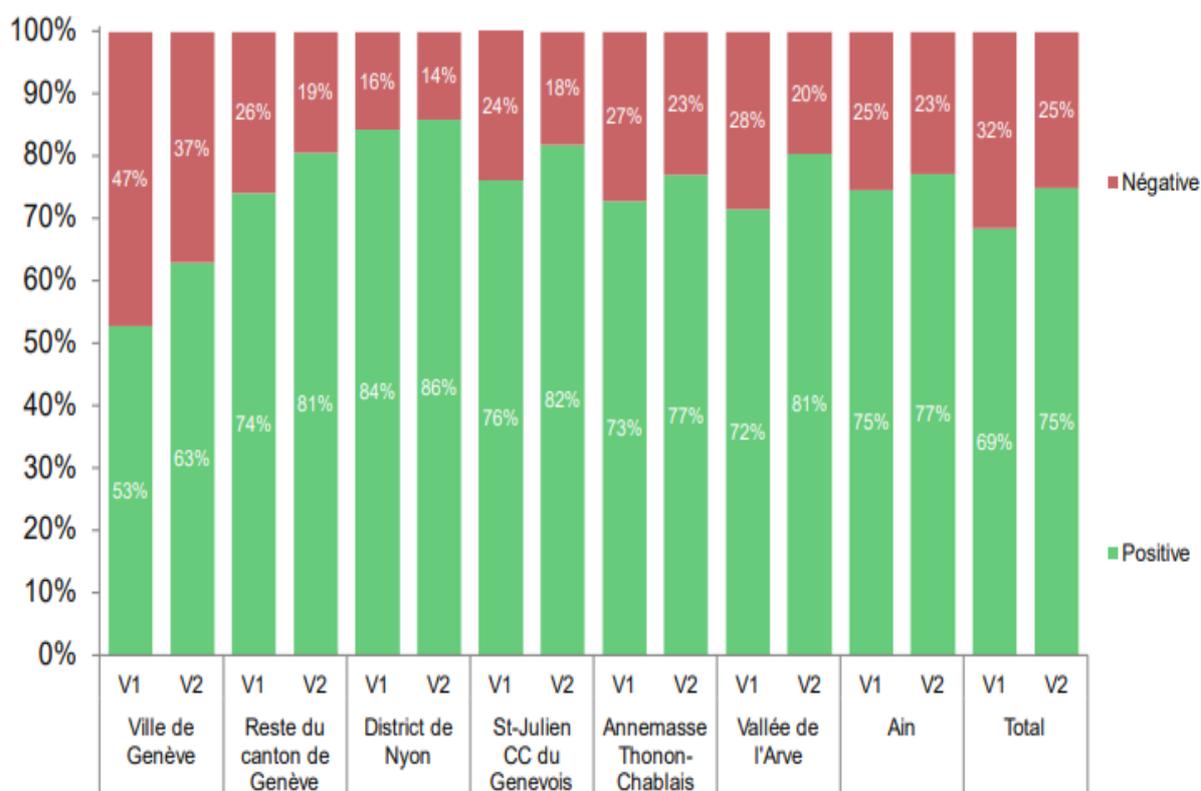
A défaut de renseigner directement sur l'utilisation des mesures d'accompagnement au Léman express, plusieurs données sont éclairantes sur l'évolution de la mobilité sur le territoire.

Toutefois, le territoire retenu par l'enquête englobe Annemasse Agglo et Thonon Agglo pour des raisons tenant à la taille de l'échantillon<sup>31</sup>. Cette globalisation limite d'autant plus la précision de l'analyse que les deux agglomérations ne présentent pas les mêmes caractéristiques territoriales, Annemasse présentant une concentration urbaine assez forte avec un réseau de transport en commun relativement dense, tandis que Thonon connaît un étalement urbain et possède un réseau de transport moins développé.

➤ La perception des moyens de transport

La perception positive des transports en commun chez les résidents des Agglomérations d'Annemasse et de Thonon est en augmentation de 5 points entre 2019 et 2021 (de 52 % à 57 %). Elle reste inférieure à la perception positive dont bénéficie la voiture, qui est également en progression (+ 4 points, de 73 % à 77 %). L'image du vélo connaît une amélioration plus marquée avec 77 % des résidents qui en ont une perception positive en 2021, soit le même niveau que la voiture, contre 69 % en 2019 (+ 8 points).

**Graphique n° 5 : Perception dominante de la voiture par région d'analyse**

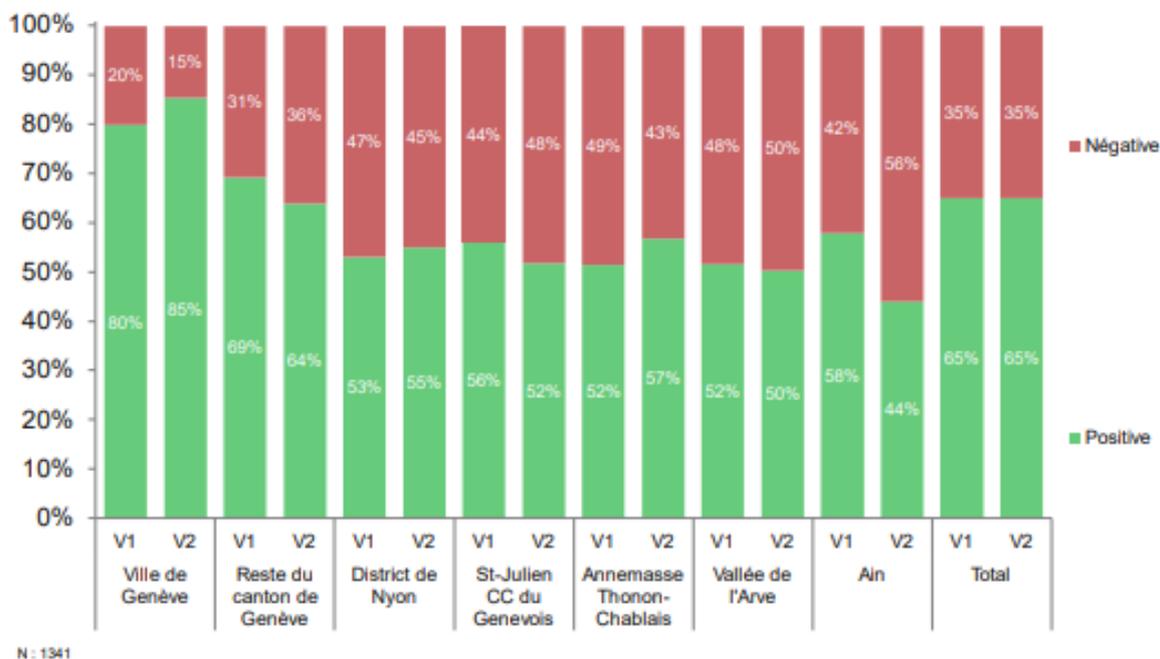


N : 1341

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

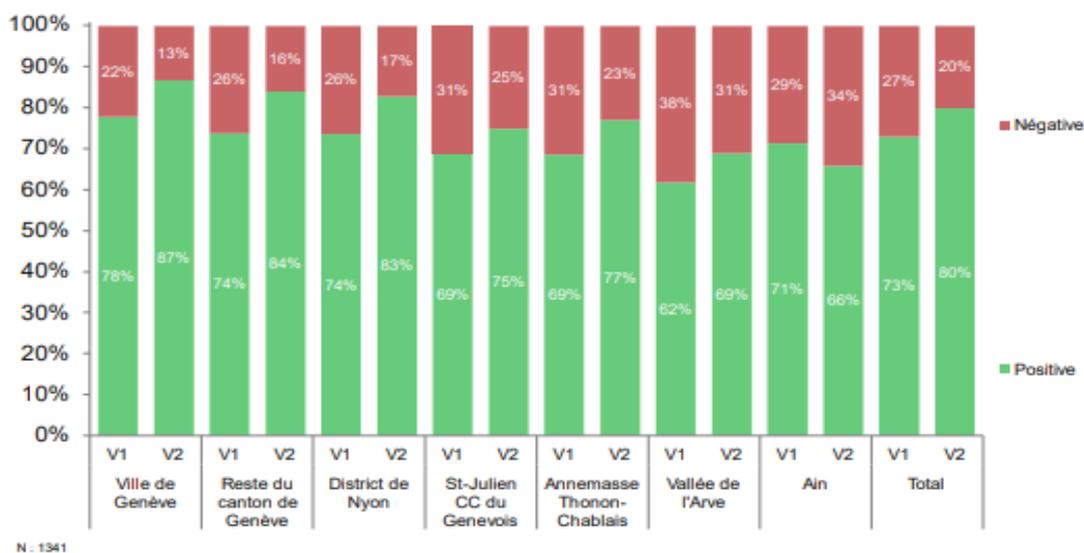
<sup>31</sup> En raison de l'attrition de l'échantillon lors de la deuxième vague, particulièrement concernant la partie française, un nouveau découpage, un peu moins fin, a dû être défini pour analyser la vague 2 afin de contenir un nombre suffisant d'observation dans chaque périmètre.

Graphique n° 6 : Perception dominante des transports en commun par région d'analyse



Source : Étude panel mobilité Grand Genève

Graphique n° 7 : Perception dominante du vélo par région d'analyse



Source : Étude panel mobilité Grand Genève

➤ Les pratiques de mobilité (analyse de l'évolution de la fréquence d'usage des modes de transport)

L'étude montre, tous motifs de déplacement confondus, une diminution significative de la fréquence d'usage de la voiture (- 9 points). En parallèle, l'usage du train a fortement augmenté alors qu'il était auparavant inexistant. Selon les auteurs de l'étude, cette évolution peut sans nul doute être mise en lien avec l'entrée en service du Léman Express. La fréquence d'usage du vélo électrique est également en augmentation (+ 4 points). En revanche, l'usage des autres transports en commun est en baisse (- 8 points).

S'agissant spécifiquement des déplacements concernant le travail ou la formation, les tendances sont proches de celles constatées ci-dessus, tous motifs confondus.

**Tableau n° 17 : Part des personnes utilisant le mode au moins deux fois par semaine, selon la région de résidence**

Pratiques modales – tous motifs	Ville de Genève		Reste du canton de Genève		District de Nyon		St-Julien CC du Genevois		Annemasse/Thonon-Chablais		Vallée de l'Arve		Ain		Total	
	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Voiture conducteur	33%	31%	62%	60%	82%	79%	89%	88%	89%	79%	96%	89%	86%	83%	66%	62%
Voiture passager	8%	7%	17%	13%	26%	21%	16%	10%	17%	10%	22%	20%	22%	14%	16%	12%
2RM	7%	9%	16%	17%	6%	9%	9%	6%	11%	15%	7%	7%	9%	6%	10%	11%
Train	11%	8%	10%	8%	33%	27%	3%	1%	0%	7%	0%	8%	7%	6%	10%	9%
Autres TC	61%	53%	37%	29%	26%	19%	18%	13%	20%	12%	14%	14%	15%	13%	36%	29%
Vélo conventionnel	18%	20%	13%	14%	10%	11%	2%	10%	8%	7%	4%	6%	16%	9%	13%	14%
VAE	3%	7%	10%	17%	4%	7%	9%	18%	8%	12%	5%	8%	11%	13%	7%	11%
Trottinette électrique	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	3%	1%	2%	3%	2%	0%	1%

2RM : deux roues motorisées ; VAE : vélo avec assistance électrique

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

**Tableau n° 18 : Part des personnes utilisant le mode au moins 2 fois par semaine pour se rendre sur le lieu de travail ou d'étude, selon la région de résidence**

Fréquence d'usage des modes – travail ou étude	Ville de Genève		Reste du canton de Genève		District de Nyon		St-Julien CC du Genevois		Annemasse / Thonon-Chablais		Vallée de l'Arve		Ain		Total	
	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Voiture conducteur	17%	13%	36%	29%	58%	47%	79%	65%	72%	59%	90%	71%	72%	62%	51%	41%
Voiture passager	1%	1%	4%	2%	6%	3%	4%	2%	8%	4%	13%	7%	0%	2%	5%	3%
Voiture + TC	8%	5%	6%	6%	8%	4%	10%	18%	17%	14%	17%	24%	11%	23%	11%	11%
2RM	6%	6%	18%	18%	4%	8%	12%	10%	11%	14%	7%	8%	11%	6%	10%	10%
Train	11%	10%	9%	8%	36%	37%	4%	2%	0%	7%	1%	9%	10%	6%	10%	11%
Autres TC	56%	45%	33%	26%	26%	24%	18%	10%	14%	9%	11%	11%	11%	9%	29%	24%
Vélo conventionnel	20%	17%	12%	14%	9%	6%	1%	4%	9%	5%	2%	1%	12%	7%	12%	10%
VAE	2%	4%	10%	13%	3%	4%	2%	13%	8%	11%	3%	2%	4%	6%	5%	7%
Marche (trajet complet)	24%	34%	8%	8%	6%	8%	2%	4%	6%	2%	2%	3%	0%	2%	10%	13%

2RM : deux roues motorisées ; VAE : vélo avec assistance électrique

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

### 3.5.2.2 L'enquête de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

L'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) a lancé une enquête de panel sur la mobilité dans le Grand Genève à l'automne 2022, ayant pour but d'analyser les comportements de mobilité, dont les usages du train et du Léman Express.

#### Méthodologie de l'enquête de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Dans le cadre de leur audit commun, la Cour des comptes de Genève, La cour des comptes de Vaud et la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes ont souhaité mesurer l'adéquation des mesures d'accompagnement implémentées dans les gares du Léman Express avec les pratiques des habitants du Grand Genève.

Une convention a été signée entre l'EPLF et les trois institutions de contrôle ayant pour objet d'inscrire les questionnements sur les mesures d'accompagnement au Léman Express dans l'enquête de panel sur la mobilité. Quatre questions spécifiques ont été passées sur les trois bassins géographiques couverts par les audits des trois institutions de contrôle (Genevois français, Canton de Genève, district de Nyon), ciblées sur les améliorations susceptibles de renforcer l'utilisation des mesures d'accompagnement du Léman Express.

Les effectifs de l'échantillon (répondants) par territoire sont les suivants :

Canton de Fribourg : 672

Canton de Vaud : 5 556

Canton du Valais : 161

District de Nyon : 676

Canton de Genève : 2 154, dont Ville de Genève : 979

France voisine : 2 705, dont : Genevois français (périmètre du Grand Genève) : 2 215

Les quatre questions spécifiques au Léman express ont été les suivantes :

- *De manière générale, à quelle fréquence vous déplacez-vous dans le Grand Genève ?*
- *Pour vos déplacements dans le Grand Genève, quelles mesures listées ci-dessous pourraient vous faire utiliser davantage le Léman Express (LEx) ?*
- *Concernant la mesure "mesure sélectionnée 1 ; mesure sélectionnée 2", quelle est la gare du Léman Express où cette amélioration vous serait la plus utile ?*
- *Concernant la mesure "mesure sélectionnée 1 ; mesure sélectionnée 2" pour la gare de "gare1 ; gare2", veuillez indiquer à quel moment cette mesure vous serait la plus utile ?*

Le questionnaire a été administré en ligne.

Les résultats de cette enquête montrent que pour la gare d'Annemasse, les mesures d'améliorations les plus citées concernent d'abord les rabattements en transport en commun (*augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX ; créer de nouvelles lignes de bus de dessertes vers les gares du LEX ; réduire les temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX*).

Les mesures d'améliorations suggérées portent ensuite sur les parkings relais, en particulier leurs tarifs (*diminuer les tarifs des P+R*) et le capacitaire (*créer de nouvelles places de P+R*), ainsi que sur les modes doux (*améliorer/créer des pistes/voies cyclables ; améliorer/créer des chemins piétonniers*). La question de la sécurité des P+R/B+R est également citée.

La réponse concernant la diminution des tarifs des P+R porte probablement sur le tarif du parking de la gare d'Annemasse. Ce parking de centre-ville, qui est payant, n'est pas considéré comme un P+R. Les deux P+R, de 250 places chacun, situés à l'extérieur du centre-ville, aux terminus de la ligne BHNS « Tango », sont gratuits (Altéa et lycée Jean Monnet). Un

troisième P+R, situé à la gare de Machilly, sera livré en juin 2023. L'objectif est de le rendre payant à la fin de l'année 2023.

**Tableau n° 19 : Mesures d'amélioration suggérées par les enquêtés- Gare d'Annemasse**

Mesures	Annemasse	
	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX	7	28
Améliorer la sécurité dans les vélostations	11	21
Améliorer la sécurité des P+R	19	28
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train		
Améliorer/créer des chemins piétonniers	26	13
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	58	10
Augmentation de l'offre du LEX	10	6
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	92	13
Autre (veuillez préciser) :	11	7
Créer de nouvelles places P+R	34	9
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	64	12
Créer des nouvelles places dans les vélostations	2	3
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	2	5
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations	1	6
Diminuer le tarif des bus et tram	2	10
Diminuer le tarif du LEX	11	12
Diminuer les tarifs des P+R	61	11
Diminuer les tarifs des vélostations	9	11
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	6	13
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	6	7
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	57	12
Transport du vélo dans le LEX – place et prix	1	4
Total	490	11

Source : Les usages des mesures d'accompagnement du Léman Express- EPFL Mai 2023

Par ailleurs, à partir d'une analyse basée sur l'ancrage des habitudes modales, l'enquête montre une forte augmentation de l'utilisation fréquente des transports publics chez « les comparateurs d'efficacité » et les « comparateurs de confort » d'Annemasse attestant de la qualité de l'offre Léman Express. Les « prédisposés aux modes individuels » et les « prédisposés aux modes actifs » résidant à Annemasse se sont largement laissés convaincre par l'utilisation des transports publics, ce qui, selon l'analyse, est lié à l'introduction du tram 17 et du Léman Express (cf. annexe n°10).

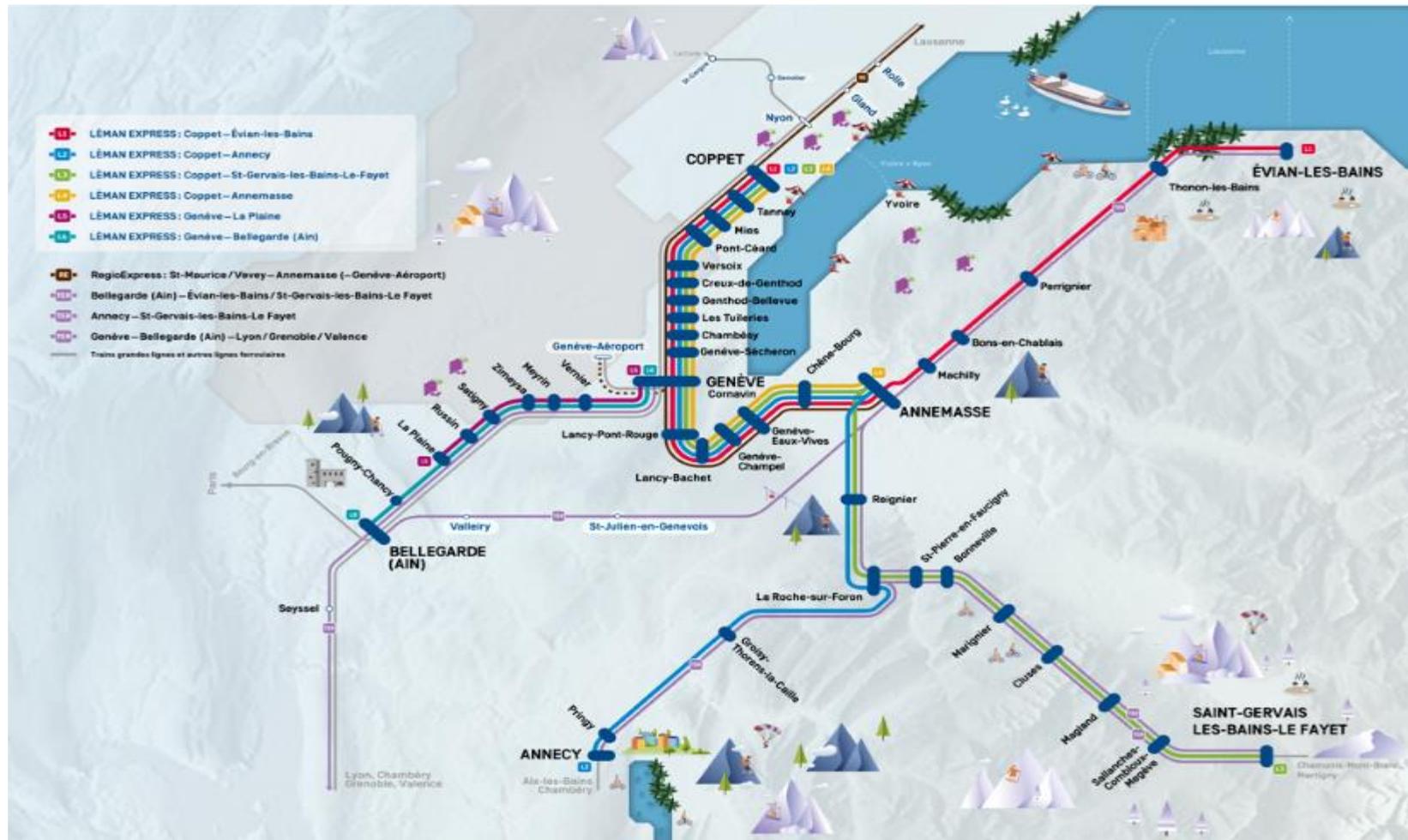
En conclusion, l'effort d'investissement d'Annemasse Agglo a eu un effet important sur l'évolution de la mobilité. Les mesures d'accompagnement du Léman Express mises en service se sont accompagnées d'une progression de la fréquentation des transports en commun et de l'utilisation des modes doux. Les améliorations annoncées concernant ces mesures et les mesures en projet sont de nature à répondre en grande partie aux attentes exprimées par les usagers et non usagers du Léman Express.

**ANNEXES**

Annexe n° 1. Plan du réseau Léman-Express .....	43
Annexe n° 2. Plan du réseau TAC .....	44
Annexe n° 3. Schéma d'un PEM .....	45
Annexe n° 4. Organisation de la mobilité dans le Genevois Français .....	46
Annexe n° 5. Méthodologie de l'audit de performance des mesures d'accompagnement du Léman Express .....	47
Annexe n° 6. Photographies du PEM de la gare d'Annemasse .....	48
Annexe n° 7. Tableau financier global des mesures .....	49
Annexe n° 8. Tableau recensant les causes de retard .....	51
Annexe n° 9. Enquête de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne : Analyse selon huit types d'habitudes modales .....	54
Annexe n° 10. Glossaire .....	56

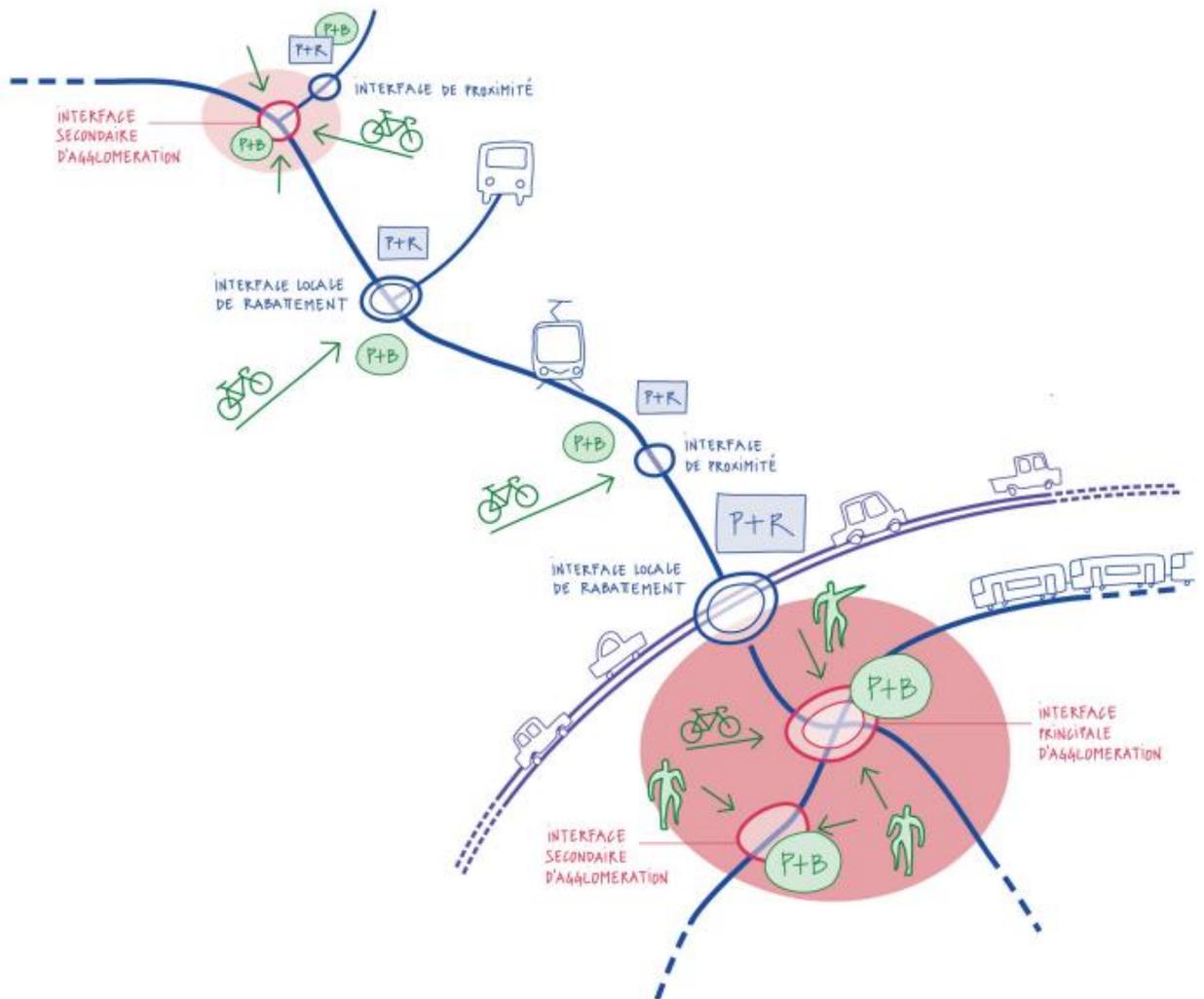


Annexe n° 1. Plan du réseau Léman-Express

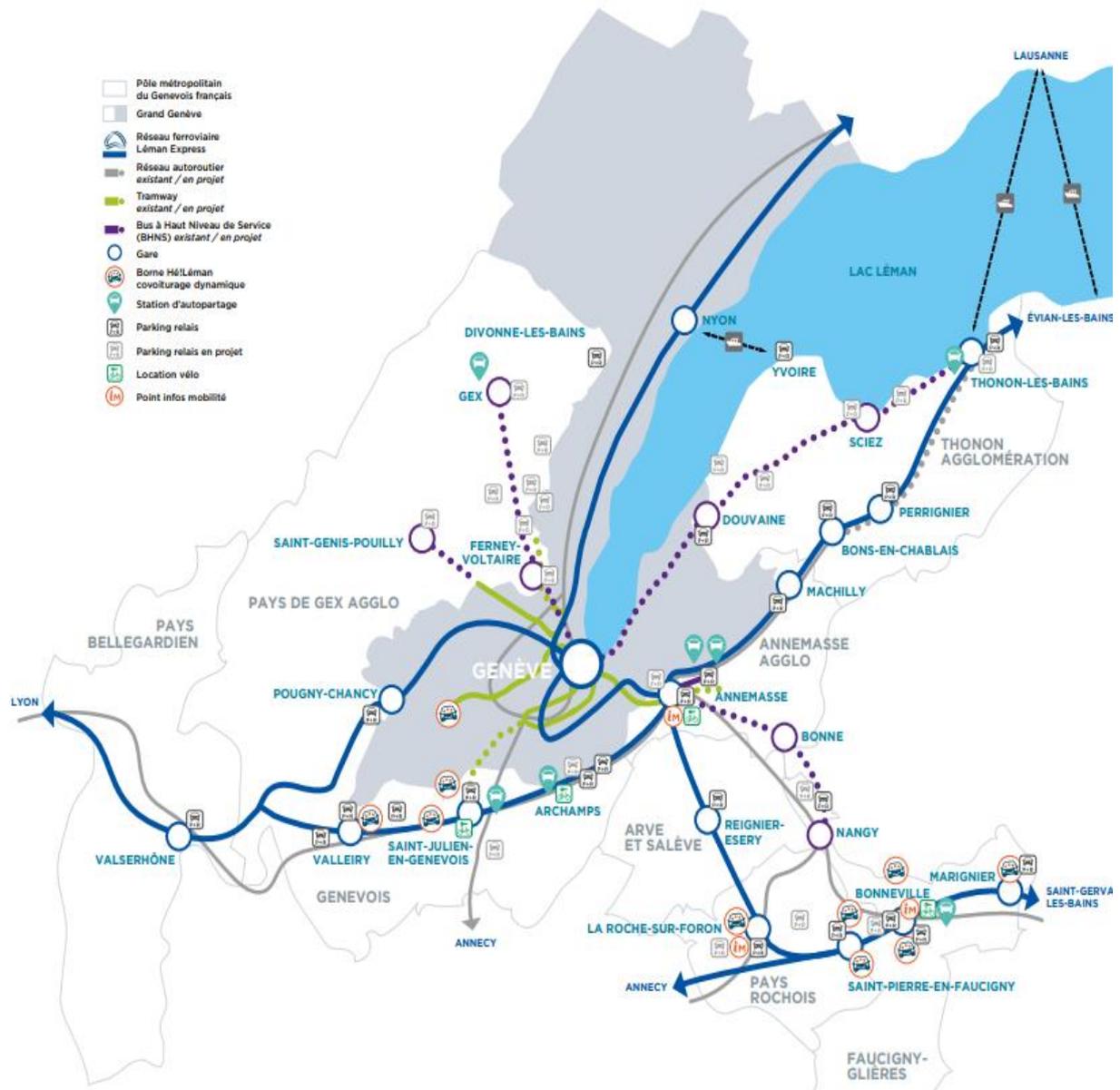




Annexe n° 3. Schéma d'un PEM



## Annexe n° 4. Organisation de la mobilité dans le Genevois Français



Source : Pôle Métropolitain du Genevois Français



## **Annexe n° 5. Méthodologie de l'audit de performance des mesures d'accompagnement du Léman Express**

### **1- Identification des mesures**

Deux documents ont été utilisés :

➤ **Une extraction sous format Excel des mesures d'accompagnement figurant dans la feuille de route transfrontalière 2019-2023 du Grand Genève**, elle-même issue du Projet d'Agglomération du Grand Genève. Cette extraction ne retenait que sur les mesures situées dans un périmètre de 500 mètres autour des gares du Léman Express (Document obtenu par la Cour des Comptes de Genève- doc A5-551a).

Sur la base de ce document ont été exclues les mesures concernant les territoires Suisses ainsi que les mesures de la typologie « TP\_Rail » qui concernent des projets d'agglomération du réseau ferroviaire. Trois autres mesures dont l'objectif n'était pas le rabattement vers le LEX ont également été exclues. 64 mesures ont ainsi été identifiées.

➤ **Un document de suivi transmis par le Pôle Métropolitain du Genevois Français** a permis d'identifier 49 mesures d'accompagnement au LEX.

En croisant les deux documents, 84 mesures ont pu être identifiées (64 mesures du document GLCT plus les 49 mesures du Pôle Métropolitain du Genevois Français, moins les 29 doublons présents).

Sur ces 84 mesures, ont été écartées les mesures inscrites au PA4 (en cours d'adoption) et celles dont le rôle dans le rabattement vers le LEX n'était pas suffisamment établi. 54 mesures ont finalement été retenues, 48 concernant la Haute-Savoie et 6 l'Ain.

Parmi les 48 mesures de la Haute-Savoie, 12 autres mesures ont été exclues pour la Haute-Savoie et une pour l'Ain au vu des réponses aux questionnaires, soit parce que le projet était insuffisamment formalisé, soit qu'elles étaient abandonnées ou reportées, ou encore fusionnées avec d'autres mesures. Les rapports analysent donc un total de 41 mesures.

### **2- Questionnaires**

Deux questions d'audit ont été définies :

- les mesures d'accompagnement ont-elles été mises en œuvre ? (Effectivité) ;
- lorsqu'elles sont mises en œuvre, ces mesures d'accompagnement sont-elles utilisées et satisfont-elles la demande des usagers ? (Efficacité).

Un questionnaire en ligne via l'outil SPHINX, a été adressé aux EPCI pour chacune des mesures le concernant (un questionnaire par mesure).

Ce questionnaire a été mis au point, en coopération la Cour des Comptes de Genève et celle du Canton de Vaud, après une phase de test. Un questionnaire dit « qualitatif » a été testé sur plusieurs mesures auprès de chacun des EPCI (au moins une mesure testée par EPCI). Les retours ont permis de préciser les questions du document définitif.

Le questionnaire définitif était composé de trois parties portant sur : les caractéristiques des mesures d'accompagnement et leur degré de mise en œuvre ; les facteurs de succès et les difficultés rencontrés ; l'utilisation de la mesure par les usagers et les éventuelles améliorations prévues.

Des entretiens et la consultation de documents ont permis de préciser, nuancer, compléter, voire corriger certaines réponses.

Les réponses collectées ont fait l'objet d'une analyse statistique commune à la Cour des comptes de Genève, la Cour des comptes de Vaud et la CRC ARA. Pour chaque EPCI, une analyse qualitative en a également été tirée et a donné lieu à la rédaction d'un rapport.

**Annexe n° 6. Photographies du PEM de la gare d'Annemasse**





## Annexe n° 7. Tableau financier global des mesures

Rem : Pour les mesures mises en service, conversion en euros, au taux de change en vigueur (au moment de l'adoption du projet d'agglomération concerné pour le coût programmé et à la date de la mise en service pour le coût réalisé)

Mesures	Financement global de la mesure																	
	Coût estimé lors de la planification	Coût lors de la signature contrat travaux	Coût total mesure terminée ou prévisionnel	Part de financement de l'EPCI		Cofinancement Fédéral Suisse		Cofinancement État Français		Cofinancement Région		Cofinancement Département		Fonds européens		Autre(s)		
				Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Nom	Montant	Part
10-3a : Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Annemasse)	14 990 064 CHF 9 140 282 €	16 668 260 CHF	16 847 416 CHF 16 356 714 €	5 179 041 €	30,7 %	5 232 024 €	31,1%					6 907 739 €	41,0 %			Fonds de concours	581 779 €	3,5 %
10-6 : Voie verte d'agglomération : aménagement tranchée couverte CEVA	856 911 CHF 522 50- €	960 454 CHF	1 199 058 CHF 999 215 €	850 657 €	70,9 %	212 001 €	17,7%				66 000 €	5,5 %	70 400 €	5,9 %				
10-7 : Construction Maison de la mobilité et vélostation gare d'Annemasse	2 000 000 €	2 000 000 €	1 925 042 €	802 651 €	41,7 %			247 195 €	12,8%	545 880 €	28,4 %	329 315 €	17,1 %					
10-11a : Voie verte d'agglomération : Genève - Annemasse (tronçon France)	606 485 CHF 505 404 €	505 849 CHF	594 907 CHF 495 755 €	325 538 €	54,7 %	225 965 €	38,0%				21 004 €	3,5 %	22 400 €	3,8 %				
10-11b : Voie verte d'agglomération : Genève - Annemasse (tronçon France)	1 478 633 CHF			1 092 334 €	73,9 %	386 400 €	26,1%											
14-16 : Aménagement ViaRhona : tronçon gare d'Annemasse - Etrembières	1 333 495 €	4 221 486 €	4 108 884 €	2 227 005 €	54,2 %	386 400 €	9,4%	344 304 €	8,4%	551 175 €	13,4 %			400 000 €	9,7 %	ATMB	200 000 €	4,9 %
16-2 : Construction d'un P+R à Machilly	1 969 000 €	2 152 500 €	1 900 000 €	400 000 €	21,1 %					900 000 €	47,4 %	600 000 €	31,6 %					
16-35 : Aménagement d'une véloroute entre Ville-La-Grand et Machilly	1 515 335 €	3 365 100 €	3 632 782 €	2 894 782 €	79,7 %					738 000 €	20,3 %							

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

Mesures	Financement global de la mesure																	
	Coût estimé lors de la planification	Coût lors de la signature contrat travaux	Coût total mesure terminée ou prévisionnel	Part de financement de l'EPCI		Cofinancement Fédéral Suisse		Cofinancement État Français		Cofinancement Région		Cofinancement Département		Fonds européens		Autre(s)		
				Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Montant	Part	Nom
36-1-4 : BHNS agglomération annemassienne	22 100 000 €	22 100 000 €	21 850 000 €	7 130 000 €	32,6 %	3 257 000 €	14,9%	2 300 000 €	10,5%	250 000 €	1,1 %	7 904 000 €	36,2 %				773 000 €	3,5 %
36-1-6 : Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse	57 000 000 €	57 000 000 €	56 254 483 €	12 781 409 €	22,7 %	22 523 113 €	40,0 %	6 039 325 €	10,7 %	191 314 €	0,3%	12 303 500 €	21,9 %			Agence de l'Eau, État de Genève	2 415 822 €	4,3 %
36-1-9 : Construction P+R Carrefour des chasseurs	2 033 642 €	2 033 642 €	2 200 000 €	1 175 000 €	53,4 %							1 016 821 €	46,2 %					
36-1-20 : Construction passerelle MD au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly	6 181 000 €	6 181 000 €	5 883 000 €	1 703 000 €	28,9 %	1 030 000 €	17,5 %			650 000 €	11,0%	2 500 000 €	42,5 %					
36-2-3 : Construction du PEM de la gare d'Annemasse	26 900 000 CHF <i>16 402 439 €</i>	15 748 467 €	13 961 351 €	3 492 657 €	25,0 %					6 980 676 €	50,0%					RFF	2 792 270 €	20,0 %
36-2-9 : Voie verte Léman Mont-Blanc : tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)	700 000 CHF <i>583 333 €</i>	1 886 555 €	3 214 475 €	1 150 073 €	35,8 %			145 000 €	4,5 %	813 162 €	25,3%	1 106 240 €	34,4 %					
36-3-20 : Aménagement voie verte rabattement gare Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge	2 500 000 €	6 294 041 €	6 294 041 €	5 490 665 €	87,2 %	398 953 €	6,3 %	241 223 €	3,8 %	163 200 €	2,6%							

**Annexe n° 8. Tableau recensant les causes de retard**

Mesures	10-3a	10-6	10-7	10-11a	10-11b	14-16	16-2	16-35	36-1-4	36-1-6	36-1-9	36-1-20	36-2-3	36-2-4	36-2-9	36-3-20
Type de mesure	TC	MD	Service Mobilité	MD	MD	MD	P+R	MD	TC	TC	P+R	MD	PEM	MD	MD	MD
Retard	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non
Nb de mois de retard	48	12	12	12	91	12	0	0	14	36	60	0	84	72	58	0
Mesure dépend d'un autre projet d'aménagement	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui
Qualité planification du projet	Bonne	Bonne	Bonne	Bonne	Bonne	Moyenne	Bonne	Moyenne	Bonne	Bonne	Bonne	Bonne	Bonne	Moyenne	Bonne	Moyenne
Niveau acceptation riverains	Fort soutien	Faible soutien	Faible soutien	Faible soutien	Fort soutien	Neutre	Fort soutien	Faible soutien	Faible soutien	Fort soutien	Faible soutien	Faible soutien	Fort soutien	Faible soutien	Fort soutien	Neutre
Positionnement communes concernées	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Faible soutien	Fort soutien	Faible soutien	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Faible soutien
Degré maîtrise propriété foncière	Partielle	Aucune	Partielle	Aucune	Partielle	Partielle	Totale	Partielle	Totale	Partielle	Totale	Partielle	Totale	Partielle	Partielle	Partielle
Financement global	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Insuffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Insuffisant
Ressources suffisantes (hors financières)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Partiellement	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Bases légales suffisantes	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Partiellement	Partiellement	Oui	Oui	Oui	Oui
Imprévus techniques	Oui	Non	Non	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non
Utilisation d'innovations technologiques	Non	Non	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Oui	Non	Non	Non

<p><b>Autres facteurs positifs</b></p>	<p>Volonté politique forte Attente des habitants Arrivée CEVA</p>	<p>Nuisance travaux moindre par rapport à CEVA qui a précédé Qualité paysage-voies verte = moyen le plus rapide pour les frontaliers</p>	<p>Projet innovant vision mutualisée office tourisme, mobilité, service à la mobilité, vélostation</p>	<p>Nuisance travaux moindre par rapport à CEVA qui a précédé</p>	<p>Fort succès de la 1<sup>ère</sup> section de la voie verte Aménagement d'ensemble du quartier</p>		<p>Forte volonté politique et soutien population Attente de taux remplissage élevés</p>		<p>Recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage délégué Peu de procédures réglementaires</p>	<p>Très fort portage politique du projet Expertise du mandataire de maîtrise d'ouvrage</p>	<p>Compréhension de l'intérêt du projet</p>	<p>Volonté politique Qualité équipe technique Projet partie d'un projet global</p>	<p>Arrivée CEVA Fort financement Qualité urbaine</p>	<p>Intégrée dans des projets plus larges</p>	<p>Foncier acquis à l'amiable Attente des habitants Volonté politique</p>	
<p><b>Autres facteurs négatifs</b></p>	<p>Interfaces techniques et foncières avec SNCF Pollution des sols</p>	<p>Planning dépendant travaux CEVA Foncier SNCF</p>		<p>Planning dépendant travaux CA Foncier SNCF</p>	<p>Foncier propriété SNCF</p>	<p>Foncier SNCF</p>	<p>Zone partiellement inondable (réduction places) Proximité ligne SNCF (procédures compliquées) Zone N voisine (projet plus petit)</p>		<p>Travaux en milieu urbain avec beaucoup de chantiers Moyens de coordination de chantier du maître d'œuvre</p>	<p>Gros aléas sur le financement par Genève suite au référendum négatif sur les P+R phasage du projet en conséquence</p>	<p>Perte du cofinancement de Genève suite au référendum perdu en 2014 Qualité des sols Crapauds et serpents à reloger</p>	<p>Contraintes techniques spatiales Procédures et coûts SNCF Contraintes financières</p>	<p>Dû au retard du LEX, travaux ont continué sur parvis nord jusqu'en 2021 mais ça n'a pas empêché le fonctionnement du PEM dès 2019</p>	<p>Interfaces nombreuses Découpées en plusieurs projets</p>	<p>Interfaces nombreuses avec les communes</p>	<p>Foncier SNCF</p>

Remarque méthodologique

Le questionnaire posait pour chaque déterminant ou critère une question à double niveau : 1°) la qualification du critère (insuffisant, moyen, neutre, oui ou non, ...); 2°) l'appréciation de l'impact de ce critère sur la mise œuvre de la mesure.

Un code couleur a été adopté pour traduire le deuxième niveau, c'est-à-dire l'appréciation par l'EPCI de l'impact du déterminant relevé.

Par exemple, pour la mesure 10-3a (interface CEVA), au critère « degré de maîtrise de la propriété foncière, l'EPCI a répondu « partielle », mais considère que ce niveau de maîtrise, bien qu'incomplet, a constitué un soutien à la mise en œuvre de la mesure (=> cotation case vert clair). Par ailleurs, l'EPCI a indiqué qu'il y avait eu des « imprévus techniques » (réponse « oui ») et estime que ces derniers ont constitué un frein à la mise en œuvre (=> cotation case orange).

<b>Légende :</b>	<b><u>Impact</u></b>
	<b>Fort soutien à la mise en œuvre de la mesure</b>
	<b>Soutien à la mise en œuvre de la mesure</b>
	<b>Aucun impact</b>
	<b>Frein à la mise en œuvre de la mesure</b>
	<b>Blocage de la mesure</b>
	<b>Non réponse</b>

## Annexe n° 9. Enquête de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne : Analyse selon huit types d'habitudes modales

L'étude menée par l'EPFL a construit une typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales à partir des trois logiques d'actions individuelles de Max Weber que sont la logique instrumentale (l'optimisation sur des critères objectifs tels que le prix et le temps), la logique traditionnelle (les habitudes et les routines d'usage) et la raison affective (les convictions, valeurs et préférences).

La typologie permet de rendre compte de la combinatoire de ces trois logiques d'action au niveau individuel. Elle est fondée sur les corpus de citations d'adjectifs et l'ancrage des habitudes modales. A partir de cette analyse, huit types ont pu être identifiés. Chacun correspond à une disposition spécifique à l'égard des différents moyens de transport susceptibles d'être utilisés.

Type	Description
Automobilistes exclusifs (8,3 %)	Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et jamais les autres moyens de transport ; leurs programmes d'activités se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport.
Prédisposés aux transports individuels motorisés (7,3%)	Ils ont une préférence marquée pour l'utilisation de l'automobile et des deux-roues motorisés pour la liberté dans l'espace et le temps que ces moyens de transports permettent. Ces personnes sont attachées au franchissement rapide et individuel de l'espace.
Comparateurs d'efficacité (25,1%)	Il s'agit de personnes qui sont avant tout sensibles à la comparaison de l'efficacité des modes de transports. Ils vont ainsi privilégier les moyens de transports les plus rapides et offrant les meilleurs rapports qualité/prix.
Comparateurs de confort (21,6%)	Il s'agit de personnes qui sont avant tout sensibles à la comparaison du confort de déplacement. La recherche de confort et d'ergonomie du temps de déplacement est notamment motivée chez ces personnes par la volonté d'utiliser leur temps de déplacement comme du temps libre, ou au contraire comme un temps de travail.
Prédisposés aux modes individuels (17,3%)	Ce groupe se caractérise par l'attachement à l'autonomie du déplacement. Il s'agit de personnes qui évitent le plus possible d'être confrontées aux contraintes propres aux systèmes de transports collectifs, soit le tracé des lignes, les horaires et le voyage en commun.
Prédisposés aux modes alternatifs (9,5%)	Il s'agit des personnes qui n'aiment pas conduire et préfèrent utiliser d'autres moyens de transport. Notons que dans le cas de ce type, la motivation à ne pas utiliser l'automobile n'est pas particulièrement liée à des considérations écologiques, mais bien au stress occasionné par la conduite (embouteillages, accidents, etc.)
Prédisposés aux modes actifs (2,9%)	Ils privilégient l'usage des moyens de transports actifs (vélo, vélo électrique et marche) pour l'exercice physique qu'ils permettent dans la vie quotidienne et évitent le plus possible de se déplacer avec des moyens de transports motorisés.
Environnementalistes (8,1%)	Ils privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions. Leur image des différents modes de transport est marquée par les considérations environnementales.



En fonction des données disponibles pour 2019, l'analyse de l'évolution dans le temps de l'utilisation des transports publics a été possible pour les localités suivantes :

- ville de Genève
- communes suburbaines genevoises (Carouge, Lancy, Onex, Meyrin, Vernier)
- ville de Nyon
- Annemasse et Thonon
- Saint-Julien-en Genevois.

L'analyse de la distribution du poids des types au sein de la population active fait apparaître qu'entre 2019 et 2022, on assiste à un renforcement des « automobilistes exclusifs » dans les villes françaises, une tendance qui n'est pas observable dans les villes Suisses. Ce constat s'explique probablement par le fait qu'en France, les offres de transports publics de la vie quotidienne (transports publics urbains et trains) ont été pratiquement mises à l'arrêt pendant la pandémie, au contraire de la situation qui a prévalu à Genève. Cette situation a été renforcée par le fait que la population résidant dans la partie française du Grand Genève est très fortement motorisée.

L'analyse de l'évolution de l'utilisation des transports publics parmi les actifs (train et autres transports publics ensemble) entre 2019 et 2022 montre que l'introduction du Lex a permis de faire augmenter l'utilisation des transports publics parmi les résidents des villes françaises et ceci de façon différenciée suivant les types :

- Les « comparateurs d'efficacité et les « comparateurs de confort » d'Annemasse et de Thonon connaissent une forte augmentation de l'utilisation fréquente des transports publics, attestant de la qualité de l'offre Leman Express.
- Les « prédisposés aux modes individuels » et les « prédisposés aux modes actifs » résidant à Annemasse se sont largement laissés convaincre par l'utilisation des transports publics, ce qui est lié à l'introduction du tram 17 et du Léman Express (avec 6 trains par heure au départ d'Annemasse). La même tendance n'est pas observable à Thonon ou Saint-Julien qui n'ont pas connu le même « choc d'offre ».
- Les « Environnementalistes » utilisent davantage des transports publics dans les villes françaises en 2022 qu'en 2019. Dans les villes suisses, leurs usages des transports en communs restent stables, mais à un niveau élevé.



## **Annexe n° 10. Glossaire**

AOM : autorité organisatrice de la mobilité

BHNS : bus à haut niveau de service

CFG : compensation financière genevoise

EPCI : établissement public à caractère intercommunal

GLCT TP : groupement local de coopération transfrontalière pour les transports publics

GLCT : groupement local de coopération transfrontalière (Grand Genève)

GTT : groupe de travail thématique (au sein du GLCT)

MD : modes doux

MEO : mise en œuvre

Nb : Nombre

PA : projet d'agglomération (le chiffre qui suit détermine la génération : PA 1 à 4)

PACA : périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération

PCAET : plan climat-air-énergie territorial

PDU : plan de déplacements urbains

PEM : pôle d'échange multimodal

PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal

SCoT : schéma de cohérence territoriale

TC : transports en commun

TIM : transports individuels motorisés

TPG : transports publics genevois





**Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes**

124-126 boulevard Vivier Merle

CS 23624

69503 LYON Cedex 03

auvergnerhonealpes@crtc.ccomptes.fr

<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-auvergne-rhone-alpes>