



# **RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES**

## **COMMUNAUTÉ DE COMMUNES FAUCIGNY-GLIÈRES**

**(Département de la Haute-Savoie)**

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

**Exercices 2017 et suivant**

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

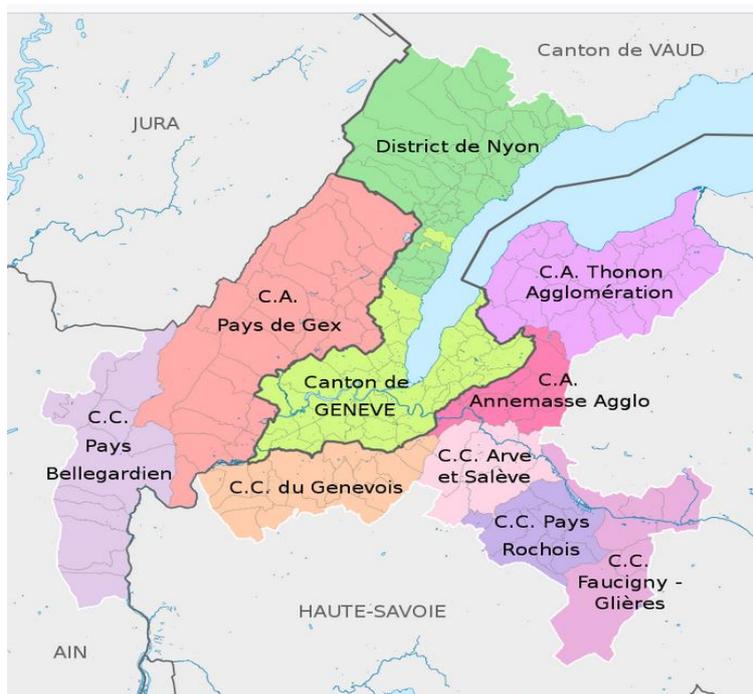
SYNTHÈSE .....	2
RECOMMANDATIONS.....	4
INTRODUCTION.....	5
1 LES ENJEUX DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE .....	7
1.1 Présentation de la communauté de communes de Faucigny Glières .....	7
1.2 Caractéristiques socio-économiques du territoire .....	8
2 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM) .....	11
2.1 Les compétences et l'organisation de la communauté de communes en matière de mobilité .....	12
2.1.1 Les compétences.....	12
2.1.2 La question d'une AOM unique pour le Genevois français .....	14
2.1.3 L'organisation interne.....	14
2.1.4 Aspects financiers.....	15
2.2 Les documents de planification .....	16
2.2.1 La planification transfrontalière : les projets d'agglomération.....	16
2.2.2 La planification communautaire .....	17
3 ANALYSE DES MESURES.....	19
3.1 Présentation des mesures .....	19
3.2 Le cadre des mesures .....	20
3.3 Le financement des mesures .....	21
3.4 Les conditions de mise en œuvre .....	23
3.4.1 Les délais .....	23
3.4.2 Les difficultés rencontrées et les facteurs de soutien.....	23
3.5 L'utilisation des mesures par les usagers.....	25
3.5.1 Le suivi par l'EPCI.....	25
3.5.2 Les résultats d'enquêtes.....	26
ANNEXES .....	33

## SYNTHÈSE

La communauté de communes de Faucigny Glières (CCFG) est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) de Haute-Savoie, situé en moyenne vallée de l'Arve.

La CCFG est intégrée au bassin de vie transfrontalier du Grand Genève, à son extrême sud-est. Ce dernier est composé du canton de Genève, du district de Nyon (Canton de Vaud) et des huit EPCI membres du Pôle métropolitain du Genevois français<sup>1</sup>. Cet ensemble constitue la deuxième métropole de la région Auvergne-Rhône-Alpes après Lyon et la deuxième force économique de Suisse, après Zurich.

### Le territoire du Grand Genève



La croissance démographique de la communauté de commune Faucigny Glières est relativement forte, 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 46 %. Environ 16 % des actifs du territoire sont des travailleurs frontaliers. Cette proportion est la plus faible du genevois français, le territoire se caractérisant par une forte proportion d'emploi local, notamment industriel.

### Une compétence mobilité partagée

Les communes membres de la CCFG ont transféré la compétence d'autorité organisatrice de mobilité (AOM) à la communauté. 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.

<sup>1</sup> Le pôle métropolitain du Genevois français représente ses huit EPCI membres, notamment pour élaborer et approuver les projets d'agglomération successifs déposés auprès de la confédération Suisse.

La CCFG est également compétente pour la réalisation des axes cyclables structurants et de l'aménagement, la création et l'entretien des pôles d'échange multimodaux (actuellement la gare de Bonneville).

La CCFG a transféré une partie de sa compétence mobilité au syndicat mixte des quatre communautés de communes (SM4CC), qui gère principalement sous le nom commercial « Proxim'iti » le réseau de transport public de personnes (urbains et non urbains). La CCFG a également confié au Pôle métropolitain de Genevois français 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 de la CCFG et au-delà 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

### **Quatre mesures d'accompagnement en phase avec le Léman Express**

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 de quatre mesures d'accompagnement à la mobilité du territoire de la CCFG a été réalisée par la Chambre régionale des comptes.

Mesures	Présentation
<b>15-25 : Aménagements structurants modes doux en rabattement vers le Pôle d'échanges multimodaux (PEM) de Bonneville</b>	Renforcement du lien entre les deux rives de l'Arve et la commune de Bonneville : liaison rive droite/rive gauche, gare de Bonneville, commune d'Ayze.
<b>15-5 : Construction de l'interface et du PEM de la gare de Bonneville</b>	Parking, gare routière, réaménagement complet du parvis de la gare et stationnements vélos
<b>38-2 : Requalification de l'espace-rue et parcours cyclables des rives de l'Arve à Bonneville</b>	Ces mesures s'inscrivent dans le cadre de la Véloroute Léman-Montblanc qui est un itinéraire cyclable le long de la rivière de l'Arve en voies vertes et en voies partagées.
<b>38-3 : Requalification de l'espace-rue et modes doux : tronçon sud gare de Bonneville (commune d'Ayze)</b>	Elle relie actuellement le Lac Léman et Chamonix.

Trois de ces mesures sont en service, dont le Pôle d'échange multimodal de Bonneville qui fut le premier, en 2016, sur le tracé du Léman Express. Il a été mis en service avec deux ans de retard et a coûté 2,7 M€, cofinancés par la CCFG, la Région, le Département et les communes.

Les aménagements cyclables connaissent les retards les plus importants, jusqu'à six ans, en raison de freins tenant principalement à la maîtrise du foncier et à des difficultés techniques liées à la dépendance de leur réalisation à des ouvrages d'art existants.

Le bilan de l'utilisation des mesures en service n'est pas réalisé par la CCFG qui en était pourtant le maître d'ouvrage et en est l'exploitant. Une étude réalisée par le Grand Genève montre que l'utilisation du train a fortement progressé avec une nette diminution du recours à l'automobile pour se rendre au travail. Une enquête de l'école polytechnique de Lausanne montre cependant que l'utilisation du Léman Express pourrait être facilitée avec des mesures d'amélioration portant sur un renforcement de l'offre de bus de rabattement vers la gare, la création de places de parking et la construction/ amélioration de voies cyclables.

## RECOMMANDATIONS

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

**Recommandation n° 2** : Suivre et analyser l'utilisation des équipements du pôle d'échange multimodal de Bonneville et l'utilisation des aménagements cyclables.

## INTRODUCTION

### Rappel de la procédure

Monsieur Stéphane VALLI, président de la communauté de communes Faucigny Glières a été informé de l'ouverture du contrôle par courrier en date du 26 octobre 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 Monsieur VALLI le 9 mai 2023.

Le rapport d'observations provisoires, délibéré le 9 juin 2023, a été adressé le 29 juin 2023 à M. VALLI, ordonnateur en fonctions.

La réponse adressée suite à communication de ces observations provisoires a été examinées par la chambre.

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

### 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 de l'intermodalité dans 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'1 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).

L'enquête consiste plus précisément 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, mis en service en 2019. La mise à disposition de cette 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>2</sup> et les projets d'agglomérations<sup>3</sup> du Grand Genève.

Selon une méthode partagée (cf. annexe), 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.

---

<sup>2</sup> Établie par le groupe de travail thématique (GTT) mobilité du GCLT Grand Genève.

<sup>3</sup> Actuellement l'agglomération a signé trois accords sur les prestations relatifs aux PA1 (2009), PA2 (2014) et PA3 (2019).

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>4</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>5</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 de communes de Faucigny Glières, est concernée par quatre mesures d'accompagnement du LEX. L'une porte sur l'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare de Bonneville, les trois autres concernent des aménagements modes doux, dont les itinéraires contribuent au rabattement vers la gare.

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>6</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>4</sup> Les gares LEX au-delà de Bonneville, de La Roche-sur-Foron et de Thonon-les-Bains ne font ainsi pas partie du périmètre retenu.

<sup>5</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>6</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 de communes de Faucigny Glières

La communauté de communes de Faucigny Glières (CCFG) est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) de Haute-Savoie, situé en moyenne vallée de l'Arve, au cœur du triangle Annecy, Annemasse et Chamonix.

Le territoire est composé d'une vallée urbanisée et industrielle traversée par l'Arve, qui concentre une part importante des activités industrielles du décolletage de la région. Les milieux agricoles représentent 18 % du territoire.

La CCFG est intégrée au bassin de vie transfrontalier du Grand Genève, à son extrême sud-est. Ce dernier est composé du canton de Genève, du district de Nyon (Canton de Vaud) et des huit EPCI membres du Pôle métropolitain du Genevois français<sup>7</sup>. 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° 1 : Le territoire du Grand Genève



Source : Wikipedia

Créée en 2005<sup>8</sup>, la communauté de communes de Faucigny-Glières s'étend sur une superficie de 150 km<sup>2</sup> et comprend sept communes : Ayze, Bonneville, Brison, Contamine-sur-Arve, Glières-Val-de-Borne<sup>9</sup>, Marignier et Vougy. Bonneville constitue la ville-centre avec 12 915<sup>10</sup> habitants en 2022 sur les 28 044 que compte le territoire communautaire. Marignier est la deuxième commune la plus peuplée avec 6 557 habitants.

<sup>7</sup> Le pôle métropolitain du Genevois français représente ses huit EPCI membres, notamment pour élaborer et approuver les projets d'agglomération successifs déposés auprès de la confédération Suisse.

<sup>8</sup> Arrêté préfectoral du 30 novembre 2005.

<sup>9</sup> Issue de la fusion au 1<sup>er</sup> janvier 2019 des communes du Petit-Bornand-les-Glières et d'Entremont.

<sup>10</sup> Base de données Banatic du ministère de l'Intérieur – 1<sup>er</sup> octobre 2022.

**Carte n° 2 : Périmètre géographique de la communauté de communes de Faucigny Glières**



Source : CCFG

La communauté de communes est présidée par Stéphane VALLI, maire de Bonneville. Il a succédé en 2014 à Martial SADDIER, qui était également maire de Bonneville, par ailleurs ancien député, aujourd'hui président du conseil départemental de la Haute-Savoie, et qui assurait la présidence de la CCFG depuis 2006.

La commune de Bonneville, ville-centre, est prépondérante dans la composition du conseil communautaire (18 membres sur 38).

**Tableau n° 1 : Répartition des sièges par commune membre à l'issue des élections de 2020**

Commune	Population	Sièges	Dont vice-président
Bonneville	12 915	18	2 (et le Président)
Marignier	6 557	8	2
Ayze	2 279	3	2
Contamine sur Arve	2 356	3	2
Glière Val de Borne	1 844	3	1
Vougy	1 609	2	1
Brison	484	1	1
<b>Total</b>	<b>28 044</b>	<b>38</b>	<b>Président et 11 vice-présidents</b>

Source : Banatic – 2023 – Ministère de l'Intérieur

## 1.2 Caractéristiques socio-économiques du territoire

La communauté de communes de Faucigny Glières (CCGF) fait partie du bassin de vie transfrontalier de Genève.

Sa croissance démographique est relativement forte, 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 46 % sur ce territoire, contre 21 % pour la région Auvergne-Rhône-Alpes et 17 % pour la France (voir tableau n° 2).

Avec 28 044 habitants sur une superficie de 150 km<sup>2</sup>, la communauté de communes de Faucigny Glières connaît une densité (186 habitants par km<sup>2</sup>) supérieure à celle de la région

Auvergne-Rhône-Alpes (116 habitants par km<sup>2</sup>) mais inférieure à celle du Genevois français dans son ensemble (301 habitants par km<sup>2</sup>).

La communauté de communes de Faucigny Glières compte proportionnellement plus d'actifs que le reste du territoire français avec un taux d'activité des 15 à 64 ans de 80 %, comparable à celui du département de la Haute-Savoie (80,3 %) et supérieur au niveau national (73 %). Le revenu disponible médian par unité de consommation (25 520 € en 2019) se situe au-dessus du niveau régional (22 610 €) et du niveau national (21 930 €) mais légèrement en-deçà du niveau départemental (26 540 €).

**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
<b>CC Faucigny-Glières</b>	<b>Haute-Savoie</b>	<b>150,7</b>	<b>7</b>	<b>19 270</b>	<b>25 079</b>	<b>28 044</b>	<b>46%</b>	<b>186,09</b>	<b>25 520</b>
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%	1 176,76	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>1 443,2</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		69 711,1		6 671 915	7 459 092	8 079 000	21%	115,89	22 610
France				58 040 659	63 961 859	68 043 000	17%	106,00	

Source : Insee, RP 1990 et 2008 - Banatic 2022 - Les données proposées sont établies à périmètre géog. 5,38%

En comparaison des autres EPCI du Genevois français, la CCFG se caractérise par une forte proportion d'emploi local, notamment industriel, avec 38 % des actifs résidant sur le territoire qui travaillent localement<sup>11</sup>.

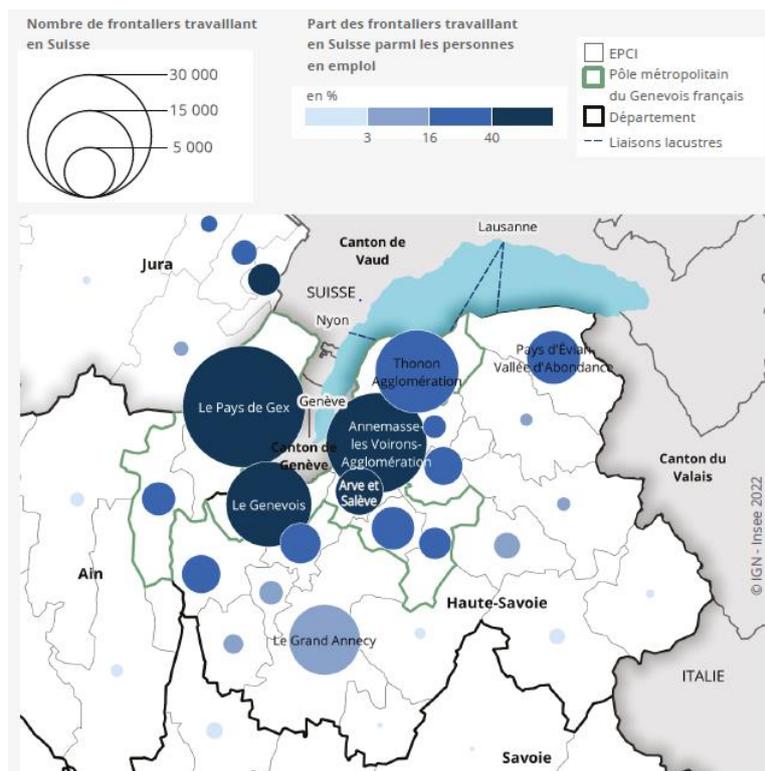
Néanmoins, le nombre de travailleurs frontaliers est en augmentation du fait de la dynamique économique de Genève qui concentre les deux-tiers des emplois de l'agglomération franco-suisse mais seulement un quart des logements.

Environ 16 %<sup>12</sup> des actifs du territoire sont des travailleurs frontaliers ; ils étaient ainsi 2 087 en 2018. Cette proportion est la plus faible du genevois français (entre 25 % et 60 % dans les autres EPCI).

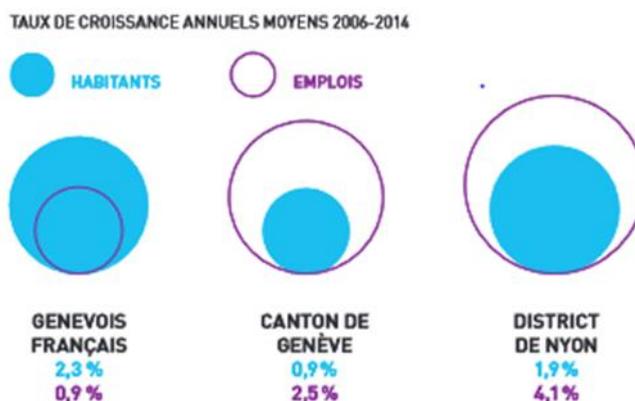
<sup>11</sup> Source : PCAET.

<sup>12</sup> Données INSEE 2019 : 12 955 actifs ayant un emploi et 2 087 travailleurs frontaliers.

**Carte n° 3 : Nombre de frontaliers travaillant en Suisse et part parmi les personnes en emploi, par EPCI**



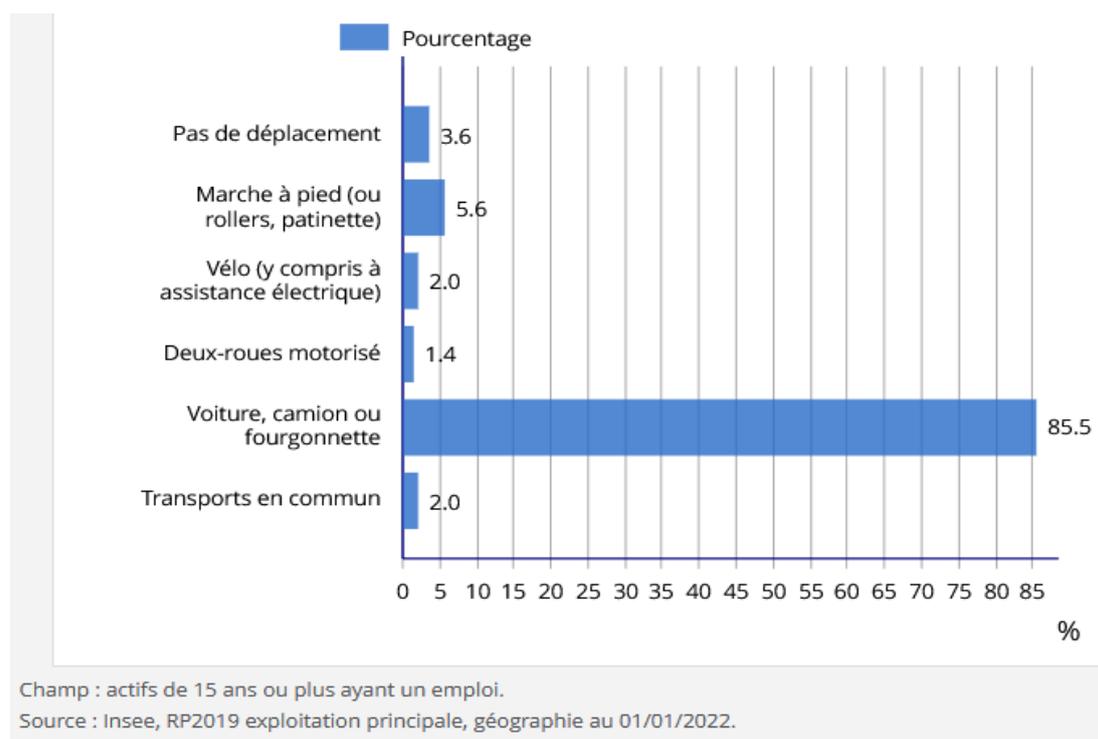
**Schéma n° 1 : Des taux de croissance habitants-emplois contrastés entre France, Canton de Genève et Canton de Vaud : taux de croissance annuels moyens 2006-2014**



Source : Grand Genève

En 2019, la voiture était le moyen de transport prépondérant pour se rendre au travail (85,5 %), contre 2 % pour les transports en commun et 7,6 % les modes doux (vélo et marche à pied)<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200000172>.

**Graphique n° 1 : Part des moyens de transport utilisés par les actifs de la CCFG pour se rendre au travail en 2019**

Selon les projections démographiques<sup>14</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, l'afflux de population induisant nécessairement des besoins en matière de services et d'infrastructures, notamment en termes d'offre de transport.

La CCFG accueille deux gare LEX sur son territoire, Bonneville et Marignier, desservies par la ligne 4- Coppet-Saint Gervais les Bains.

## 2 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM)

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.

<sup>14</sup> Projection réalisée pour le Grand Genève dans le cadre du projet d'agglomération de quatrième génération (PA4).

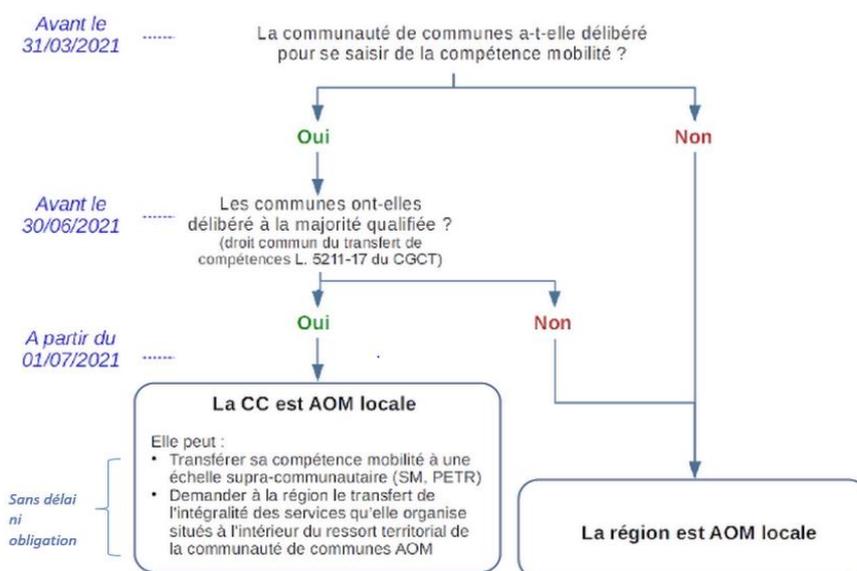
## 2.1 Les compétences et l'organisation de la communauté de communes en matière de mobilité

### 2.1.1 Les compétences

La compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), telle que définie dans 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, etc.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a ouvert la possibilité aux communautés de communes d'acquérir la compétence mobilité. Jusqu'au 31 mars 2021, les communautés de communes souhaitant devenir autorités organisatrices de la mobilité (AOM) devaient se prononcer par délibération. Ensuite, dans un délai de trois mois, et au plus tard avant le 30 juin 2021, les communes membres devaient se prononcer sur cette demande de transfert de leur compétence mobilité à la communauté de communes. En cas de refus, la Région devenait de droit AOM locale.

Graphique n° 2 : Calendrier et conditions de la prise de compétence AOM



Source : CEREMA

La CCFG est devenue autorité organisatrice de la mobilité par transfert de cette compétence de ses communes membres.

Outre la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, la mise en œuvre des actions touchant à la mobilité mobilise également les compétences « voirie », voire, dans certains cas, la compétence « aménagement » pour l'aménagement des pôles d'échange multimodaux (cf. schéma d'un PEM en annexe). La voirie relève des compétences supplémentaires des communautés de communes, assujetties à la définition d'un intérêt communautaire.

Aux termes de la délibération approuvant la définition de l'intérêt communautaire<sup>15</sup>, la CCFG est compétente en matière de création, aménagement et entretien de la voirie, dont les pistes cyclables, bandes cyclables et voies vertes.

Un EPCI peut être amené à intervenir dans la création d'un PEM au titre de plusieurs compétences (AOM, voirie, aménagement de l'espace, notamment). Cette création n'est donc pas strictement rattachable à une compétence particulière<sup>16</sup>.

La délibération définissant l'intérêt communautaire de la CCFG mentionne l'aménagement des deux pôles d'échanges multimodaux de Bonneville et de Marignier, à la compétence « aménagement de l'espace pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire ».

La CCFG n'exerce cependant pas elle-même sa compétence d'AOM puisqu'elle l'a transférée à une échelle supra-communautaire, au Syndicat Mixte des Quatre Communautés de Communes (SM4CC), dont elle est membre aux côtés de la communauté de communes du Pays Rochois, de la communauté de communes Arve et Salève ainsi que de la communauté de communes des Quatre Rivières.

Le SM4CC est un syndicat mixte qui gère, sous le nom commercial « Proxim'iti », le réseau de transport public de personnes (urbains et non urbains), les services de transport à la demande ainsi que les transports scolaires sur le territoire des quatre EPCI membres.

Le Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF), auquel appartient la CCFG, est, quant à lui, compétent pour « l'organisation, l'exploitation, le soutien et la promotion de services d'autopartage et de covoiturage », ainsi que pour « la réalisation d'actions à destination des employeurs pour encourager la promotion des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle »<sup>17</sup>.

#### 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 articles 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 :

<sup>15</sup> Délibération du conseil communautaire du 31 janvier 2022 portant définition de l'intérêt communautaire.

<sup>16</sup> Cf. notamment « la création d'un pôle d'échanges multimodal n'est pas attachée exclusivement à la compétence AOM », réponse ministérielle à la question n°03164, Journal Officiel du Sénat du 22 décembre 2022.

<sup>17</sup> Statuts du PMGF.

« - 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 ».

De fait, la CCFG a transféré l'exercice de sa compétence mobilité à la fois au SM4CC et au PMGF. Or, il découle de l'article L. 1231-1-1 du code des transports<sup>18</sup> que la compétence « mobilité » des AOM est une compétence globale qui présente un caractère « non-sécable » depuis l'entrée en vigueur de la loi LOM<sup>19</sup>. La répartition actuelle de la compétence mobilité entre le PMGF et le SM4CC n'est donc pas conforme à la loi.

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

En réponse aux observations provisoires, le président de la CCFG a indiqué qu'il prenait acte de cette recommandation, en précisant que plusieurs possibilités pouvaient être mises en œuvre, avec une nouvelle AMO portée par le pôle métropolitain, ou une AOM existante portée par le SM4CC dont le périmètre s'élargirait.

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

Conscient des enjeux de mobilité sur le territoire du Genevois français (cf. organisation de la mobilité dans le Genevois français en annexe) 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 à horizon 2025.

La CCFG n'est pas opposée à une AOM unique, mais souhaite que le SM4CC, dont la mise en place est relativement récente, soit préalablement conforté dans l'exercice de ses compétences.

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**

Au sein de l'EPCI, la question de la mobilité est gérée par trois agents :

- le référent infrastructures de mobilité et planification ;
- la référente services à la mobilité/animations (jalonnements vélos et piétons, covoiturage, services proxivelo, etc...) ;
- la Directrice des politiques territoriales, référente de la gouvernance et de la stratégie sur la thématique mobilité en lien avec les élus et la direction générale.

<sup>18</sup> Article L. 1231-1-1 du Code des Transports.

<sup>19</sup> FAQ de la loi LOM : la compétence d'organisation de la mobilité est une compétence globale : elle n'est pas scindable par bloc.

Ces agents bénéficient d'un appui technique de la direction des services techniques de la CCFG et de la ville de Bonneville.

#### 2.1.4 Aspects financiers

Sur les cinq dernières années, entre 2017 et 2021, la CCFG a réalisé 1,1 M€ d'investissement pour la mobilité, dont plus des trois quarts pour les aménagements modes doux, le reste pour les pôles d'échanges multimodaux. Ces dépenses en faveur de la mobilité ont représenté sur la période un peu plus de 3 % des dépenses d'investissement de l'EPCI.

Même si, comme l'a précisé l'ordonnateur en réponse aux observations provisoires, les montants des dépenses communiqués n'incluent pas tous les travaux de voirie en faveur des modes doux, ce niveau apparaît relativement faible en comparaison des autres communautés de communes du Genevois qui connaissent un rapport compris entre 8 et 17 %.

**Tableau n° 3 : Dépenses d'investissement en faveur de la mobilité**

Dépenses d'investissement (en euros)	2017	2018	2019	2020	2021	Cumul
Modes doux	97 003	319 229	15 169	34 039	382 031	847 471
Pôles d'échanges multimodaux	172 241	24 311	52 851	0	7 500	256 902
<b>Total</b>	<b>269 244</b>	<b>343 540</b>	<b>68 020</b>	<b>34 039</b>	<b>389 531</b>	<b>1 104 374</b>
Dépenses d'équipement	3 984 069	7 139 420	7 928 745	4 657 969	7 442 940	31 153 143
Rapport investissement mobilité / investissement total	6,8 %	4,8 %	0,9 %	0,7 %	5,2 %	3,5 %

Source : CCFG-Données comptes administratifs

La CCFG n'a pas de dépenses de fonctionnement significatives au titre de la mobilité, puisqu'elle a transféré la compétence transport scolaire et urbain au SM4CC – Proximiti.

Le SM4CC perçoit le versement mobilité institué depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

La compensation financière genevoise (CFG) n'est pas fléchée<sup>20</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.

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>21</sup>, a doublé sur la période, en proportion de l'augmentation du nombre de frontaliers. En 2022, elle s'est élevée à 620 k€, soit 2,6 % des recettes de fonctionnement de la CCFG.

<sup>20</sup> Fléchage en termes de gestion, qui n'induit pas une affectation budgétaire ou comptable.

<sup>21</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° 4 : Évolution du montant de la compensation financière genevoise pour la CCFG**

en euros	1,	2018	2019	2020	2021	2022	Variation 2017/2022
Recettes liées à la CFG	291 106	367 392	454 644	537 886	541 768	618 544	112,5 %
Total recettes de fonctionnement	22 025 696	21 766 759	22 469 250	21 869 320	23 953 487	23 988 568	8,9 %
Part de la CFG dans les recettes	1,3 %	1,7 %	2,0 %	2,5 %	2,3 %	2,6 %	

Source : CCFG-Données comptes administratifs

En réponse aux observations provisoires, l'ordonnateur a indiqué que les montants de CFG étaient pris en considération dans les calculs de contribution de chaque EPCI membre au SM4CC.

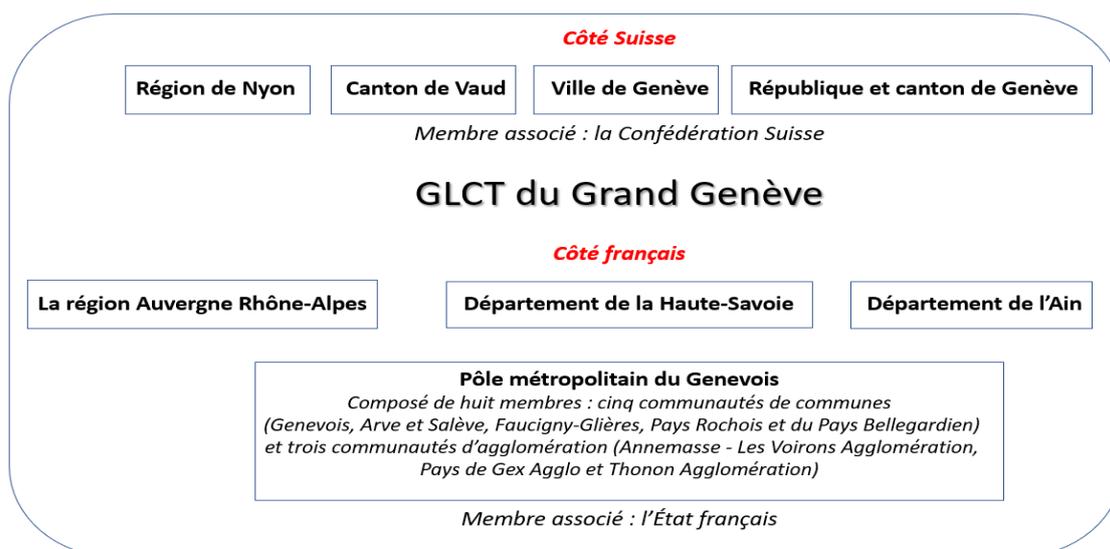
## 2.2 Les documents de planification

### 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. A 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>22</sup>.

**Schéma n° 2 : Composition du GLCT du Grand Genève**



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

<sup>22</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.

A 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.

Deux mesures d'accompagnement du Léman Express concernant la CCFG parmi les quatre étudiées ici 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 PCAET et le schéma cyclable.

La communauté de communes ne dispose pas de plan de mobilité<sup>23</sup>, la compétence AOM ayant été transférée au SM4CC, lequel, dans la mesure où il regroupe uniquement des communautés de communes, n'est pas soumis à l'obligation d'établir un tel document<sup>24</sup>.

La CCFG ne dispose pas non plus d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), la compétence urbanisme ayant été maintenue au niveau des communes.

### 2.2.2.1 Un SCoT supra communautaire en préparation

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) constitue un document de planification stratégique à long terme destiné 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.

Le SCoT de la CCFG a été approuvé en 2011. Il est donc relativement ancien.

La CCFG fait partie du syndicat mixte « Cœur de Faucigny », avec les communautés de communes d'Arve et Salève, des Quatre Rivières et de la Vallée Verte. Ce syndicat est compétent pour élaborer un SCoT élargi à l'échelle de ces quatre EPCI. Il est également chargé d'assurer le suivi et le maintien en vigueur des SCoT historiques le temps de l'approbation du nouveau ainsi que de rendre un avis en tant que personne publique associée lors de l'élaboration des documents d'urbanisme communaux.

Le projet d'aménagement stratégique, première brique du futur SCoT commun élaborée en janvier 2022, entend « fixer des objectifs de transition énergétique et de mobilité pendulaire » dans le but de « réduire l'usage de la voiture individuelle ». Parmi ces objectifs figure le déploiement d'une intermodalité (P+R ; PEM ; vélo+train, TC) et d'une multimodalité (choix de plusieurs modes pour un trajet) grâce notamment au déploiement des transports collectifs (bus, trains), des transports partagés (co-voiturage, auto-partage), des transports doux (marche à pied, vélo, trottinette, etc.). Est également inscrit l'objectif de rendre plus accessibles tous les sites supports de cette multi modalité dans le périmètre du SCoT Cour de Faucigny et sur les territoires voisins.

Ces objectifs de mobilité relèvent plus largement du second pilier du projet qui vise à « faire émerger un projet d'habitat renouvelé et rendre plus accessible les lieux de vie ». Au sein de ce pilier, sont ainsi également inscrites des orientations en matière de croissance

---

<sup>23</sup> Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

<sup>24</sup> L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci. Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que la région lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, ne sont pas soumises à cette obligation.

démographique, autre enjeu fort du territoire. La volonté de stabiliser cette croissance y est clairement inscrite. L'objectif est de « *temporiser la croissance sur un pas de temps long (la durée du SCoT<sup>25</sup>) en calibrant un taux d'accueil moyen par an autour du rythme de croissance observé lors des 10 dernières années* ».

Comme pour l'AOM unique, la CCFG n'est pas opposée au projet de SCoT à l'échelle métropolitaine mais elle souhaite auparavant mener à bien le SCoT Cœur de Faucigny.

#### 2.2.2.2 Un plan climat énergie air territorial (PCAET) en partie harmonisé à l'échelle métropolitaine

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.

La CCFG dispose d'un PCAET, adopté par le conseil communautaire le 26 février 2020. Ce plan a été élaboré dans le cadre d'un groupement de commandes porté par le Pôle métropolitain, selon une méthodologie définie à l'échelle métropolitaine, dans un souci d'harmonisation des PCAET des EPCI du Genevois français. Le but était de pouvoir définir les priorités et les actions communes à ce territoire élargi ainsi que les actions transversales portées par le Pôle métropolitain.

Le PCAET de la CCFG comprend quatre fiches actions qui relèvent de la mobilité :

- aménager un réseau cyclable pour une alternative à la voiture ;
- développer des dispositifs d'aide à l'acquisition ou à la location de vélos ;
- aménager des parking relais pour favoriser le co-voiturage ;
- conforter et développer le réseau de transport en commun.

Ce plan apparaît relativement opérationnel. Les fiches actions définissent un horizon de réalisation des mesures, des indicateurs de suivi et de résultat, une estimation des coûts de mise en œuvre et des gains estimés au niveau environnemental (gains CO<sup>2</sup>, énergétiques, qualité de l'air, notamment).

#### 2.2.2.3 Le schéma cyclable : un calendrier de mise en œuvre qui n'est pas défini

Le schéma cyclable a été établi en 2020. Il trace un maillage cyclable de 155 kms, dont 70 % restait à établir au moment de l'adoption du schéma. Les itinéraires sont distingués selon leur vocation (utilitaire ou de loisirs) et font l'objet d'une priorisation.

Le chiffrage des préconisations d'aménagements représente 22,36 M€ pour l'ensemble de la CCFG. Les coûts sont détaillés par itinéraire.

Ce schéma est construit pour une mise en œuvre complète à horizon de 10 ans, mais aucun calendrier n'est défini pour chaque itinéraire, ni pour les services annexes qu'il est prévu de développer (stationnement vélo, aide à l'achat de vélo à assistance électrique, service de location de vélos).

---

<sup>25</sup> Le projet d'aménagement stratégique définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans (article L. 141-3 du code de l'urbanisme).

### 3 ANALYSE DES MESURES

Dans cette partie est analysé le degré de mise en œuvre des six mesures d'accompagnement au Léman express identifiées comme telles et concernant la communauté de communes du Genevois.

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. Ces résultats font par ailleurs l'objet d'un traitement statistique dans le cadre d'une analyse globale ayant pour périmètre l'ensemble du Grand Genève.

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), leur 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 de communes de Faucigny Glières, porte sur les quatre mesures suivantes :

**Tableau n° 5 : Présentation des quatre mesures d'accompagnement concernant la CCFG**

Mesures	Type de mesure	Présentation
15-25 : Aménagements structurants modes doux en rabattement vers le Pôle d'échanges multimodaux (PEM) de Bonneville	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)	Renforcement du lien entre les deux rives de l'Arve et la commune de Bonneville : liaison rive droite/rive gauche, gare de Bonneville, commune d'Ayze.
15-5 : Construction de l'interface et du PEM de la gare de Bonneville	Pôle d'échanges multimodal	Parking, gare routière, réaménagement complet du parvis de la gare et stationnements vélos
38-2 : Requalification de l'espace-rue et parcours cyclables des rives de l'Arve à Bonneville	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)	Ces mesures s'inscrivent dans le cadre de la Véloroute Léman-Montblanc qui est un itinéraire cyclable le long de la rivière de l'Arve en voies vertes et en voies partagées. Elle relie actuellement le Lac Léman et Chamonix.
38-3 : Requalification de l'espace-rue et modes doux : tronçon sud gare de Bonneville (commune d'Ayze)	Rabattement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)	

La mesure 15-5 consiste en l'aménagement de l'interface et du pôle d'échanges multimodaux (PEM) de la gare de Bonneville. Concrètement, le projet vise à renforcer l'intermodalité et l'accessibilité par une meilleure organisation des lieux d'échanges pour tous les voyageurs (automobilistes, piétons, deux roues, usagers des transports collectifs et des taxis...)<sup>26</sup>, ainsi qu'à améliorer la lisibilité des divers espaces et favoriser les cheminements

<sup>26</sup> Selon la fiche mesure 15-5 du PA2 et la présentation au conseil communautaire de l'avant-projet de l'opération.

d'un lieu à l'autre<sup>27</sup>. Cela passe par une amélioration de l'offre de stationnement (voitures et vélos) et le réaménagement complet du parvis de la gare.

Les trois autres mesures concernent des aménagements modes doux. La mesure 15-25 consiste en des aménagements structurants modes doux en rabattement direct vers le PEM de la gare de Bonneville. La mesure 38-2 porte sur la requalification de l'espace-rue et l'aménagement de parcours cyclables depuis les rives de l'Arve jusqu'à Bonneville. La mesure 38-3 est de même nature sur le tracé tronçon sud de la gare de Bonneville.

Ces deux derniers aménagements modes doux s'inscrivent dans le cadre de la Véloroute Léman-Montblanc.

### 3.2 Le cadre des mesures

Tableau n° 6 : Le cadre de réalisation des mesures d'accompagnement

Mesure	Maitre d'ouvrage	Propriétaire concerné	Documentation de référence sur laquelle figure la mesure
<b>15-25 : Rabattement MD vers le PEM de Bonneville</b>	C.C.F.G.	Commune	Projet d'Agglomération du Grand Genève
<b>15-5 : PEM gare de Bonneville</b>	C.C.F.G.	Commune	Projet d'Agglomération du Grand Genève
<b>38-2 : Parcours cyclables rives de l'Arve à Bonneville</b>	C.C.F.G. et commune de Bonneville	Commune ; SNCF	Véloroute Léman Mont-Blanc
<b>38-3 : Modes doux tronçon sud gare de Bonneville (commune d'Ayze)</b>	Commune d'Ayze	Commune	Véloroute Léman Mont-Blanc

La réalisation du PEM (mesure 15-5) a pour maître d'ouvrage la communauté de communes de Faucigny Glières au titre de sa compétence aménagement, mais le propriétaire foncier concerné est la commune de Bonneville. La mesure est inscrite au PA2 du Grand Genève.

La mesure 15-25 (rabattement modes doux vers le PEM) est liée à la précédente. Elle est sous maîtrise d'ouvrage de la CCFG au titre de sa compétence voirie et le propriétaire foncier concerné est la commune de Bonneville. La mesure est inscrite au PA3 du Grand Genève.

Les mesures 38-2 et 38-3 ne sont pas inscrites au projet d'agglomération du Grand Genève.

Le parcours cyclable sur les rives de l'Arve à Bonneville (38-2) est sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes de la CCFG ainsi que de la commune de Bonneville. Les propriétaires fonciers concernés par cette mesure sont la commune de Bonneville ainsi que la SNCF.

Les aménagements mode doux (MD) sur le tronçon sud gare de Bonneville (38-3) sont sous maîtrise d'ouvrage de la commune d'Ayze uniquement et c'est d'ailleurs le seul propriétaire foncier concerné par sa mise en œuvre. La réalisation de ces deux mesures s'est faite conformément à la répartition de la compétence voirie entre l'EPCI et les communes membres mentionnée par les statuts alors en vigueur.

<sup>27</sup> Ibidem.

### 3.3 Le financement des mesures

Les coûts et la répartition des financements par mesure apparaissent dans le tableau ci-dessous.

**Tableau n° 7 : Le financement des mesures d'accompagnement**

Mesures	Financement global de la mesure			Part de chacun des co-financiers						
	Coût estimé lors de la planification	Coût lors de la signature contrat travaux	Coût total mesure terminée ou prévisionnel	EPCI	Confédération Suisse	État Français	Région AURA	Département de la Haute-Savoie	Fonds européens	Autre(s)
<b>15-25 : Rabattement MD vers le PEM de Bonneville</b>	3,3 millions de CHF puis 5,5 millions d'euros	/	4 025 343 €	2 738 343 €	462 000 €	400 000 €	0 €	0 €	0 €	425 000 €
<b>15-5 : PEM gare de Bonneville</b>	2 014 064 €	3 061 984 €	2 704 426 €	441 852 €	0 €	0 €	675 838 €	270 000 €	0 €	1 316 735 €
<b>38-2 : Parcours cyclables rives de l'Arve à Bonneville</b>	917 000 €	945 000 €	810 000 €	400 120 €	0 €	226 000 €	113 000 €	70 880 €	0 €	0 €
<b>38-3 : MD tronçon sud gare de Bonneville (commune d'Ayze)</b>	338 000 €	280 000 €	280 000 €	110 000 €	0 €	102 000 €	0 €	68 000 €	0 €	0 €

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

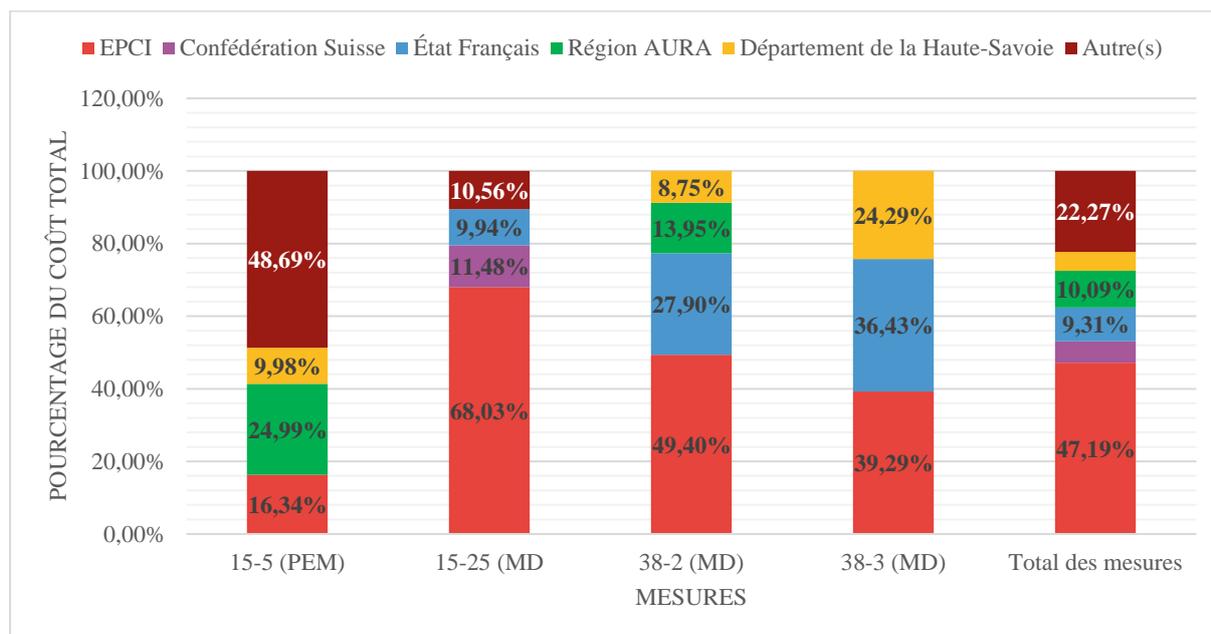
Trois mesures sont en service, le PEM et les deux modes doux Rives de l'Arve-Bonneville et tronçon sud gare de Bonneville.

Le PEM a connu un surcoût de 35 % par rapport aux estimations lors de la programmation, qui s'explique par l'ajout de travaux et prestations, pour répondre aux demandes émises par les partenaires du projet (SNCF, CD74 et Région Rhône-Alpes) concernant des problématiques d'exploitation de la gare routière, de la gare ferroviaire ainsi que d'augmentation du nombre de places de stationnement. D'autres compléments de travaux ont été rendus nécessaires en matière de renouvellement de réseaux et de chaussée plus important que prévu initialement.

Les deux autres mesures ont présenté un coût moindre (- 12 % pour la mesure 38-2 et - 15 % pour la mesure 38-3).

Pour les rabattements modes doux vers le PEM (mesure 15-25), qui sont en cours de réalisation, un moindre coût de 1,5 M€ est annoncé (4 M€ contre 5,5 M€).

Les mesures sont financées par, outre la communauté de communes elle-même, la Confédération suisse, le Département de la Haute Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'État français et, dans une moindre mesure, les communes.

**Graphique n° 3 : Part de financement des co-financeurs par mesure**

Source : CRC ARA

Pour ce qui concerne le PEM, le financement le plus important (49 %) provient de la catégorie « autres co-financeurs ». Derrière cette catégorie se trouvent la commune d'Ayze, la commune de Bonneville, l'agence de l'eau, la régie de l'eau de Bonneville ainsi que la régie de gaz et d'électricité de Bonneville. La Région AURA est le premier financeur, à hauteur de 25 %, puis la CCFG avec 16 % et le Département de la Haute-Savoie avec presque 10 %. La confédération helvétique n'a pas apporté de financement, ni l'État français.

Pour les trois mesures d'aménagements modes doux, la CCFG est le premier financeur. Il assure entre 39 % (pour la mesure 38-3 – tronçon modes doux au sud gare de Bonneville sur la commune d'Ayze) et 68 % (rabattement en MD vers le PEM) de leur financement.

L'État français a participé au financement de ces trois mesures, mais de façon inégale : 10 % pour la première, 28 % pour la seconde et 36 % pour la dernière.

Un cofinancement helvétique n'a été octroyé que sur une seule des trois mesures modes doux : 11 % du total de la mesure de rabattement MD vers le PEM de Bonneville (15-25).

Le Département de la Haute-Savoie est intervenu sur les parcours cyclables sur les rives de l'Arve à Bonneville (38-2) et sur le tronçon MD au sud de la gare de Bonneville sur la commune d'Ayze (38-3), respectivement à hauteur de 9 % et de 24 %. A contrario, il n'a pas participé au financement de l'aménagement des rabattements MD vers le PEM de Bonneville.

La Région AURA n'a participé au co-financement que d'une seule et unique mesure sur les trois MD, en finançant ainsi 14 % des parcours cyclables sur les rives de l'Arve à Bonneville.

Aucune des quatre mesures n'a bénéficié de fonds européens.

Les parts de financement sont donc très variables d'une mesure à l'autre. Aucune clé de répartition de financement par type de mesure n'apparaît.

Au total, le coût des quatre mesures s'élève à environ 7,8 M€. La CCFG en finance 47 %, la Région AURA 10 %, l'État français 9 %, la Confédération Helvétique 6 % et le Département de la Haute-Savoie 5 %. Les autres co-financeurs (cf supra) interviennent pour 22 % du total.

### 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 de ces retards (difficultés / facteurs de soutien).

#### 3.4.1 Les délais

Sur les quatre mesures, trois sont mises en service, l'autre est en cours de réalisation. Toutes ont connu ou connaissent un retard compris entre 12 et 72 mois.

**Tableau n° 8 : Délais de réalisation des mesures d'accompagnement**

Mesure	Phase actuelle de la mesure	Date prévue de mise en service	Retard	Nombre de mois de retard
15-25 : Rabattement MD vers le PEM de Bonneville	Réalisation	30/07/2024	Oui	Estimé à 72 (6 ans) Cf. infra
15-5 : PEM gare de Bonneville	Mise en service	01/09/2016	Oui	24
38-2 : Parcours cyclables rives de l'Arve à Bonneville	Mise en service	01/01/2018	Oui	72 (6 ans)
38-3 : MD tronçon sud gare de Bonneville (commune d'Ayze)	Mise en service	01/10/2013	Oui	12

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

Le PEM de Bonneville, premier PEM inauguré sur le tracé du Léman Express, a été mis en service le 1<sup>er</sup> septembre 2016 avec deux années de retard.

Les mesures qui correspondent aux parcours cyclables sur les rives de l'Arve à Bonneville (38-2) et au tronçon MD au sud de la gare de Bonneville (38-3) sont toutes deux réalisées. La première a été mise en service au 1<sup>er</sup> janvier 2018 avec un retard de 72 mois (6 ans), la seconde a été mise en service le 1<sup>er</sup> octobre 2013 avec un retard d'un an.

Les rabattements en MD vers le PEM (mesure 15-25) sont en phase de réalisation avec des travaux commencés en mars 2023 et une mise en service prévue pour le 30 juillet 2024. Dans la mesure où les travaux auraient dû commencer en 2017, le retard peut être estimé à six ans.

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

Le tableau ci-dessous retrace les réponses de l'EPCI au questionnaire concernant les facteurs de soutien et les difficultés rencontrées.

<p><u>Remarque méthodologique</u></p> <p>Le questionnaire posait pour chaque déterminant ou critère une question à double niveau : 1°) la qualification du critère (insuffisant, moyen, neutre, oui ou non, ...);</p> <p>2°) l'appréciation de l'impact de ce critère sur la mise œuvre de la mesure.</p> <p>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.</p> <p>Par exemple, pour la mesure 38-2 (parcours cyclables sur les rives de l'Arve à Bonneville), au critère « degré de maîtrise de la propriété foncière, l'EPCI a répondu « partielle », et considère que ce niveau de maîtrise, constitue un frein à la mise en œuvre de la mesure (=&gt; orange). Pour cette même mesure, l'EPCI a indiqué que le financement était insuffisant mais estime néanmoins que le financement a constitué un facteur de soutien (=&gt; vert clair). A contrario, pour la mesure 38-3, le financement insuffisant a constitué un frein à la mise en œuvre de la mesure (=&gt; orange).</p>
---

Mesures	15-25 : Rabattement MD vers le PEM de Bonneville	15-5 : PEM gare de Bonneville	38-2 : Parcours cyclables rives de l'Arve à Bonneville	38-3 : MD tronçon sud gare de Bonneville (commune d'Ayze)
Nb de mois de retard	72	24	72	12
Mesure dépend d'un autre projet d'aménagement	Non	Non	Non	Non
Qualité planification du projet	Bonne	Moyenne	Moyenne	Bonne
Niveau acceptation riverains	Neutre	Neutre	Fort soutien	Fort soutien
Positionnement communes concernées	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien
Degré maîtrise propriété foncière	Totale	Totale	Partielle	Partielle
Financement global		Suffisant	Insuffisant	Insuffisant
Ressources suffisantes pour mise en œuvre mesures (hors financières)	Partiellement	Oui	Partiellement	Partiellement
Bases légales suffisantes	Oui	Oui	Oui	Oui
Imprévus techniques	Non	Non	Oui	Non
Utilisation d'innovations technologiques	Non	Non	Non	Non
Autres facteurs positifs		- Compétence en interne pour le suivi de l'opération - Soutien financier		
Autres facteurs négatifs			- Interface avec les digues de l'Arve	

Légende :	Impact
	Fort soutien à la mise en œuvre de la mesure
	Soutien à la mise en œuvre de la mesure
	Aucun impact
	Frein à la mise en œuvre de la mesure
	Blocage de la mesure
	Non réponse

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

➤ Mesure 15-5, le PEM de Bonneville

Le PEM de la gare de Bonneville a été mis en service avec 24 mois de retard.

Interrogée, la CCFG relève comme facteurs de soutien à la mise en œuvre de la mesure le fait que l'aménagement du PEM ne dépendait d'aucun autre projet, le fort soutien des communes concernées à la mesure, sa maîtrise totale de la propriété foncière, le niveau suffisant des ressources (financières et techniques) et l'existence d'une base légale solide.

La CCFG insiste sur le fait que les compétences en interne pour le suivi de l'opération ainsi que le soutien financier dont elle a bénéficié ont constitué des facteurs particulièrement positifs.

Elle indique que la qualité de la planification du projet a été moyenne, mais pour autant n'y voit aucun impact sur la réalisation de la mesure.

La CCFG explique toutefois le retard de 24 mois par la nécessité d'intégrer de nouvelles demandes des partenaires au projet (cf. supra).

➤ Rabattements en modes doux vers le PEM de Bonneville

La mesure 15-25 (rabattement MD vers le PEM) connaît un retard d'environ six ans.

Cependant, la mesure a été redimensionnée. En effet, à l'origine, l'aménagement mode doux (pour la traversée de l'Arve) devait reposer sur une passerelle accolée au viaduc ferroviaire dans un seul et même ouvrage. Cependant la SNCF, suite à des études, a fait savoir que cela était impossible d'un point de vue géotechnique de porter une passerelle piétonne dans un seul et même ouvrage. La possibilité d'un ouvrage de franchissement indépendant a alors été étudiée, situé en proximité immédiate du viaduc de la SNCF. Un besoin de rénovation du pont de l'Europe a été identifié concomitamment. Techniquement et financièrement, la CCFG a considéré qu'il était plus pertinent de traiter ce franchissement en mode doux de l'Arve sur le pont de l'Europe plutôt que par la réalisation d'un ouvrage neuf de type passerelle (en lien ou non avec le viaduc SNCF).

Le retard constaté tient ainsi aux difficultés de conception technique rencontrées, cette conception technique étant dépendante des connaissances de la SNCF concernant les possibilités techniques de franchissement de l'Arve.

➤ Parcours cyclables sur les Rives de l'Arve (mesure 38-2)

Cette mesure a été mise en œuvre avec un retard d'environ six ans.

La CCFG relève un fort soutien de la part des riverains et communes concernées au projet, En revanche, la maîtrise partielle de la propriété foncière, détenue par la commune et la SNCF, a constitué un frein à la mise en œuvre de la mesure. Les démarches avec la SNCF sont rapportées comme étant longues et difficiles.

Les imprévus techniques liés à l'interface avec les digues de l'Arve ont constitué un frein à la mise en œuvre de la mesure dans la mesure (difficulté à trouver une solution technique pour le positionnement de la piste cyclable sur l'ouvrage des digues).

La CCFG indique que le financement a pu apparaître insuffisant sur cette mesure mais qu'il n'a pas été préjudiciable dans la mesure où le projet était intégré dans une approche globale et structurante.

➤ Modes doux au sud de la gare de Bonneville (mesure 38-3)

Pour la mise en œuvre de ce tronçon, dont le retard est d'environ un an, la CCFG relève un fort soutien de la part des riverains et communes concernées au projet.

En revanche, la CCFG considère que la maîtrise partielle de la propriété foncière a constitué un frein à la mise en œuvre de la mesure. L'acquisition par la commune d'Ayze de terrains appartenant à la SNCF s'est révélé compliqué.

L'insuffisance des financements est également relevée et perçue comme un frein à la mise en œuvre de la mesure.

### **3.5 L'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.

Trois mesures sont concernées pour la CCFG : le PEM de Bonneville et les deux itinéraires cyclables sur les rives de l'Arve à Bonneville et le tronçon au sud de la gare de Bonneville.

La CCFG indique qu'elle exploite directement ces aménagements, mais elle ne dispose pas de données sur son utilisation.

Aucune amélioration n'est envisagée non plus, dans la mesure où, selon la CCFG, aucune saturation n'a été constatée ni aucun retour négatif des usagers.

Compte tenu de leur importance dans la stratégie de mobilité sur le territoire, la chambre recommande à la communauté de communes de suivre et d'analyser l'utilisation des équipements du pôle d'échange multimodal de Bonneville ainsi que l'utilisation des aménagements cyclables mis en œuvre.

**Recommandation n° 2 : Suivre et analyser l'utilisation des équipements du pôle d'échange multimodal de Bonneville et l'utilisation des aménagements cyclables.**

Le président de la CCFG a indiqué que cette recommandation serait mise en place en complément des plans de déplacements employeurs initiés par la communauté de communes et deux communes membres, qui permettent aussi de mesurer l'impact des travaux et équipements de mobilité.

### 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>28</sup> présente les résultats de la deuxième vague d'enquête (données récoltées en novembre 2021), mis en regard avec ceux de la première (données récoltées à l'automne 2019).

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 de la Vallée de l'Arve. Dans cette étude, le territoire de la CCFG est en effet appréhendé dans un périmètre d'analyse plus large qui est celui de la Vallée de l'Arve.

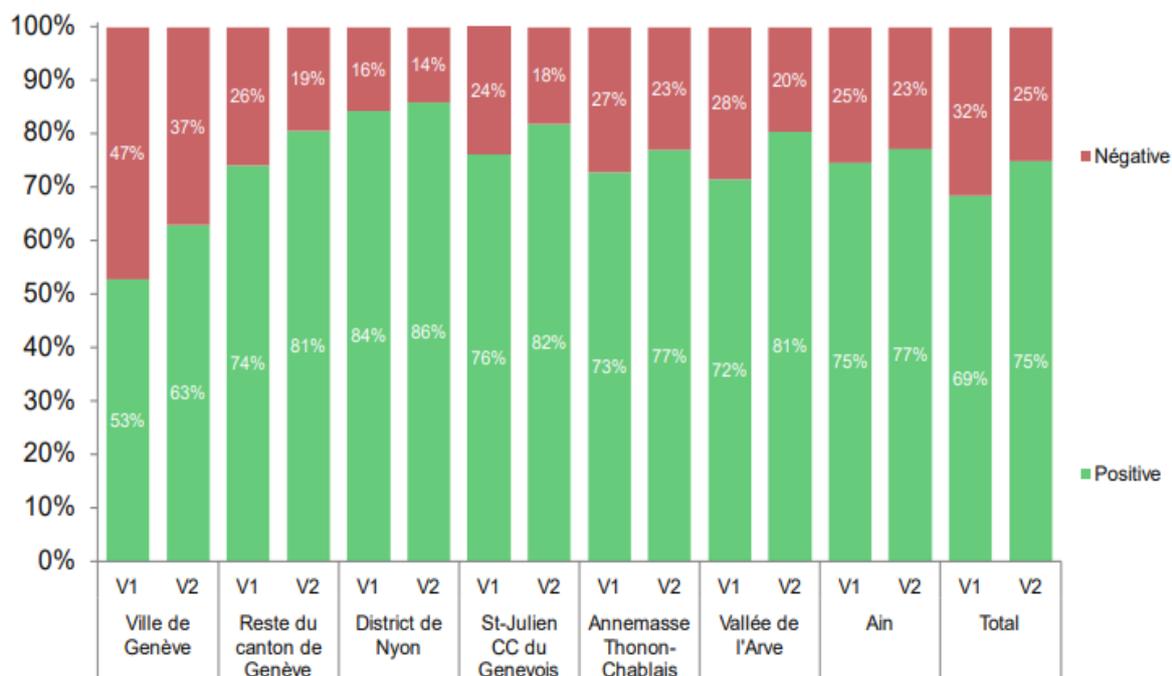
---

<sup>28</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.

➤ La perception des moyens de transport

La perception positive des transports en commun chez les résidents de la Vallée de l'Arve est en légère baisse entre 2019 et 2021 (de 52 % à 50 %) et toujours nettement inférieure à la perception positive dont bénéficie la voiture, qui est même en progression (de 72 % à 81 %)²⁹. En revanche, l'image du vélo connaît une amélioration avec 69 % des résidents qui en ont une perception positive en 2021 contre 62 % en 2019.

**Graphique n° 4 : Perception dominante de la voiture par région d'analyse**



N : 1341

Source : étude panel mobilité Grand Genève

²⁹ Les auteurs de l'étude s'étonnent que l'image des transports en commun ne se soit pas améliorée dans la Vallée de l'Arve malgré le LEX. Ils relèvent que 93 % de l'échantillon résidant dans la Vallée de l'Arve est issu du fichier clients ATMB en raison de la forte attrition des individus qui avaient été recrutés par téléphone lors de la première vague.

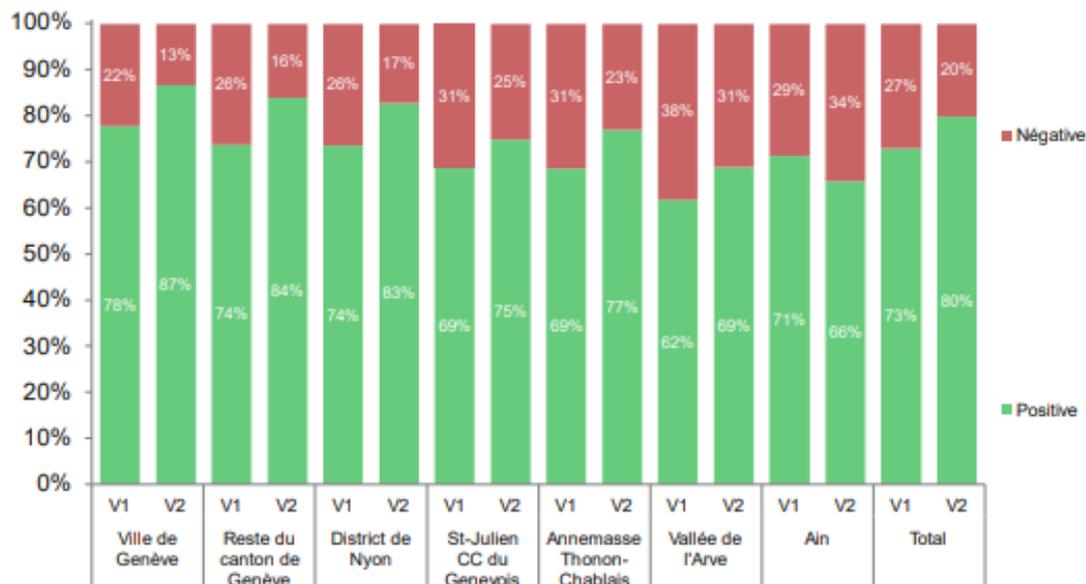
**Graphique n° 5 : Perception dominante des TC par région d'analyse**



N : 1341

Source : étude panel mobilité Grand Genève

**Graphique n° 6 : Perception dominante du vélo par région d'analyse**



N : 1341

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 que la fréquence d'usage du train a fortement augmenté (+ 8 points) dans la Vallée de l'Arve alors qu'il était quasiment inexistant avant. En parallèle, même s'il

reste très fréquent, l'usage de la voiture a diminué, et de façon particulièrement nette pour les trajets pour se rendre au travail (de 90 à 71 %). La fréquence d'usage du vélo reste marginale.

**Tableau n° 9 : 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° 10 : Part des personnes utilisant le mode au moins deux 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%

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

### 3.5.2.2 L'enquête de l'École 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 s'sélectionnée 1 ; mesure s'sélectionnée 2", quelle est la gare du Léman Express où cette amélioration vous serait la plus utile ?*
- *Concernant la mesure « mesure s'sélectionnée 1 ; mesure s'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 de Bonneville, les mesures d'améliorations les plus citées concernent l'augmentation de la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares LEX, la création de nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX ainsi que la création de nouvelles places de P+R et l'amélioration/ création de voies cyclables.

Tableau n° 11 : Mesures d'amélioration suggérées par gare – Bonneville

Mesures	Bonneville	
	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX		
Améliorer la sécurité dans les vélostations		
Améliorer la sécurité des P+R	2	3
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train		
Améliorer/créer des chemins piétonniers	2	1
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	5	1
Augmentation de l'offre du LEX	4	2
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	7	1
Autre (veuillez préciser) :		
Créer de nouvelles places P+R	6	2
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	7	1
Créer des nouvelles places dans les vélostations	1	2
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations		
Diminuer le tarif des bus et tram		
Diminuer le tarif du LEX	1	1
Diminuer les tarifs des P+R	4	1
Diminuer les tarifs des vélostations		
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	1	2
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)		
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	5	1
Transport du vélo dans le LEX – place et prix		
Total	45	1

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

Pour la gare de Marignier, présente sur le territoire de la CCFG, les résultats de cette enquête montrent que les mesures d'améliorations les plus citées concernent l'augmentation de la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX ou encore la création de nouvelles lignes de bus de dessertes vers les gares du LEX.

**Tableau n° 12 : Mesures d'amélioration suggérées par gare – Marignier**

Mesures	Marignier	
	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX		
Améliorer la sécurité dans les vélostations		
Améliorer la sécurité des P+R		
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train		
Améliorer/créer des chemins piétonniers	1	1
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	1	0
Augmentation de l'offre du LEX	2	1
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	4	1
Autre (veuillez préciser) :		
Créer de nouvelles places P+R	1	0
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	3	1
Créer des nouvelles places dans les vélostations		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations		
Diminuer le tarif des bus et tram		
Diminuer le tarif du LEX		
Diminuer les tarifs des P+R	1	0
Diminuer les tarifs des vélostations		
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)		
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)		
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	1	0
Transport du vélo dans le LEX – place et prix		
Total	14	0

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

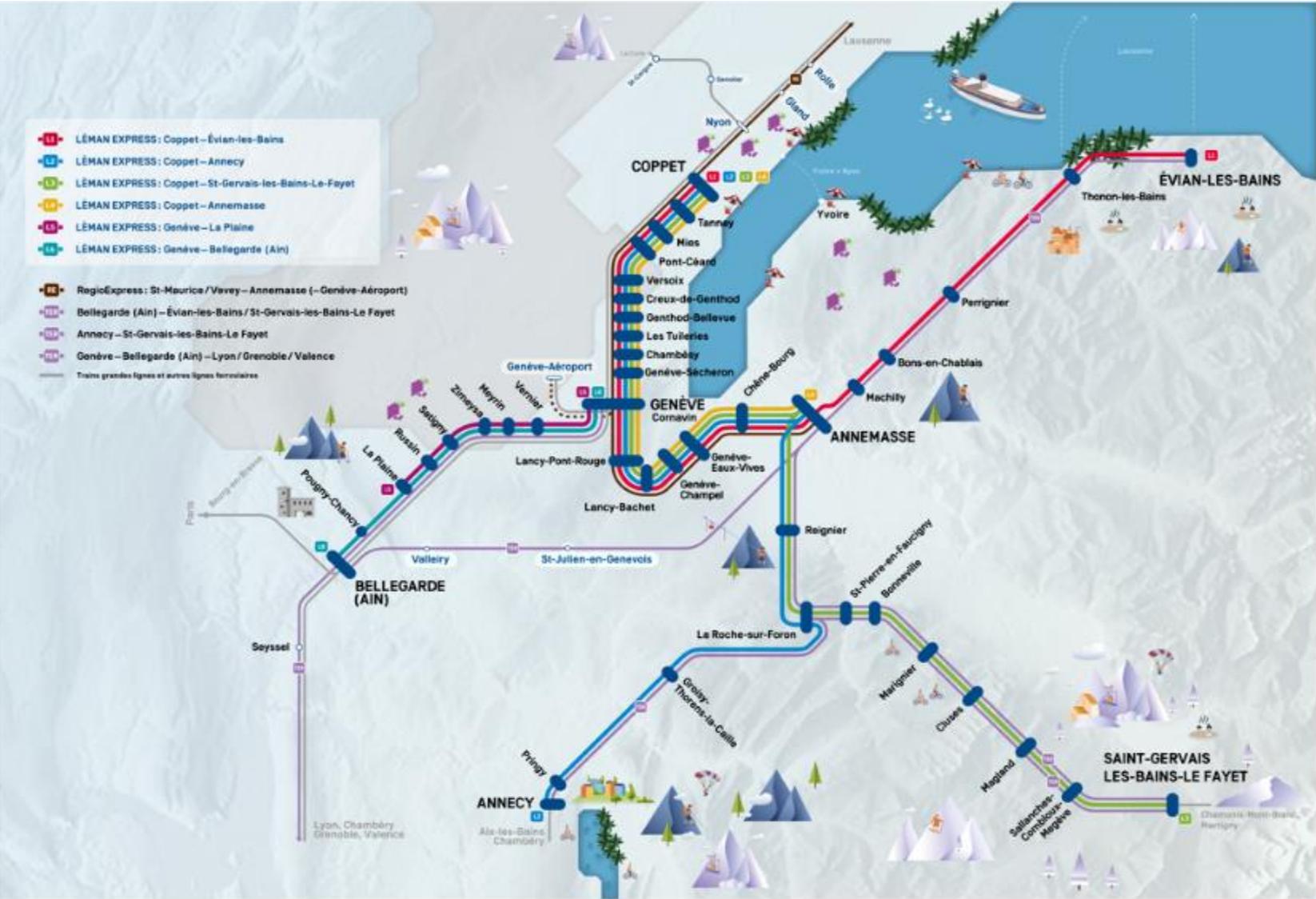
En conclusion, le pôle d'échange multimodal de la gare de Bonneville, qui fut le premier sur le tracé du Léman Express, joue pleinement son rôle de rabattement vers le Léman Express. Les aménagements de rabattement modes doux sur le PEM qui sont en cours de réalisation, répondent aux attentes qui ressortent d'une récente enquête. Les rabattements en transport en commun (bus) ne doivent par ailleurs pas être négligés.

## ANNEXES

Annexe n° 1. Plan du réseau Léman-Express .....	354
Annexe n° 2. La gare de Bonneville .....	365
Annexe n° 3. Schéma d'un PEM .....	376
Annexe n° 4. Organisation de la mobilité dans le Genevois Français .....	387
Annexe n° 5. Méthodologie de l'audit .....	398
Annexe n° 6. Carte des SCoT sur le territoire du Pôle Métropolitain et avoisinants .....	39
Annexe n° 7. Glossaire .....	410



### Annexe n° 1. Plan du réseau Léman-Express

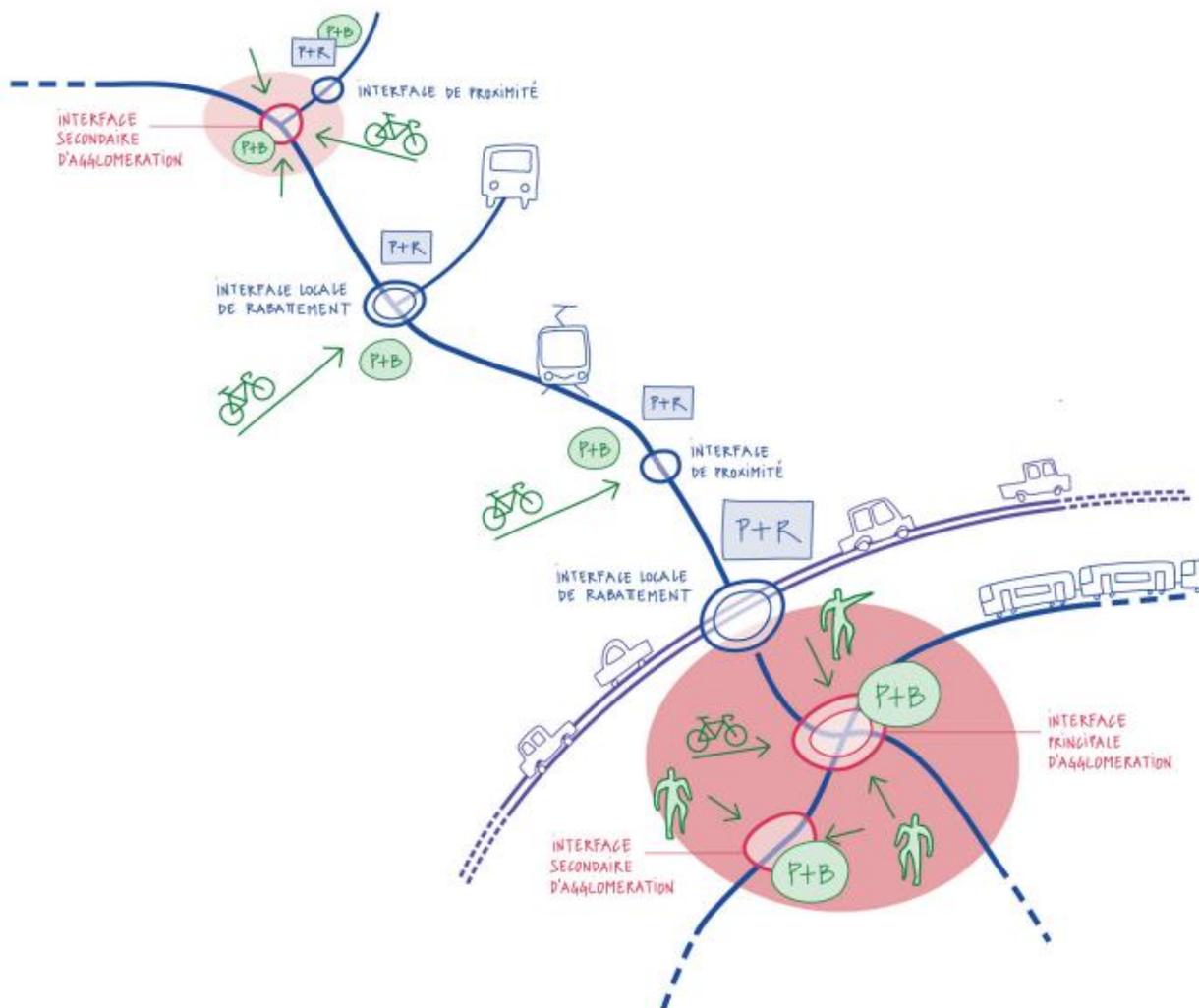


**Annexe n° 2. La gare de Bonneville**

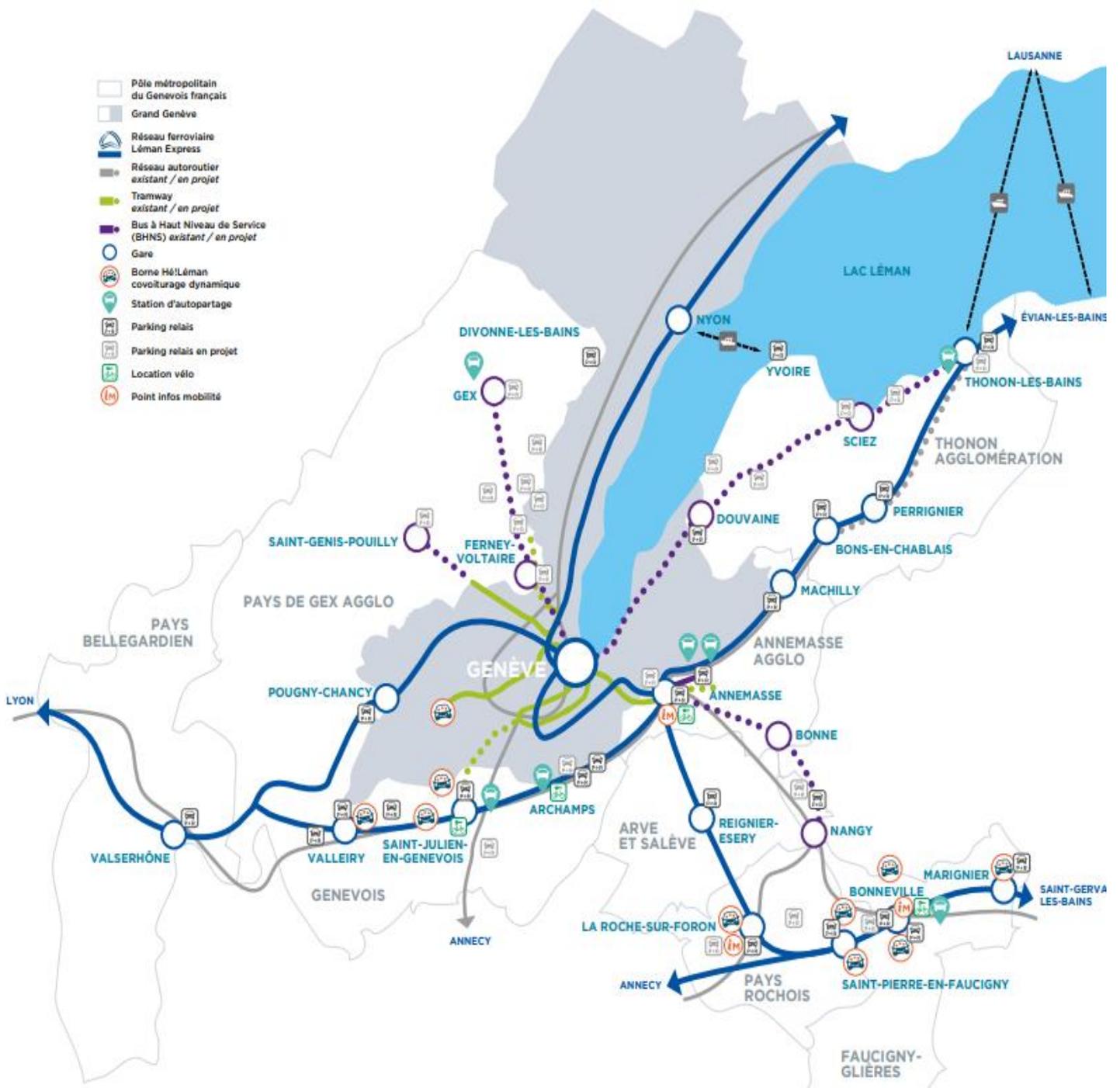


Source : Grand Genève

### 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

### 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.

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).

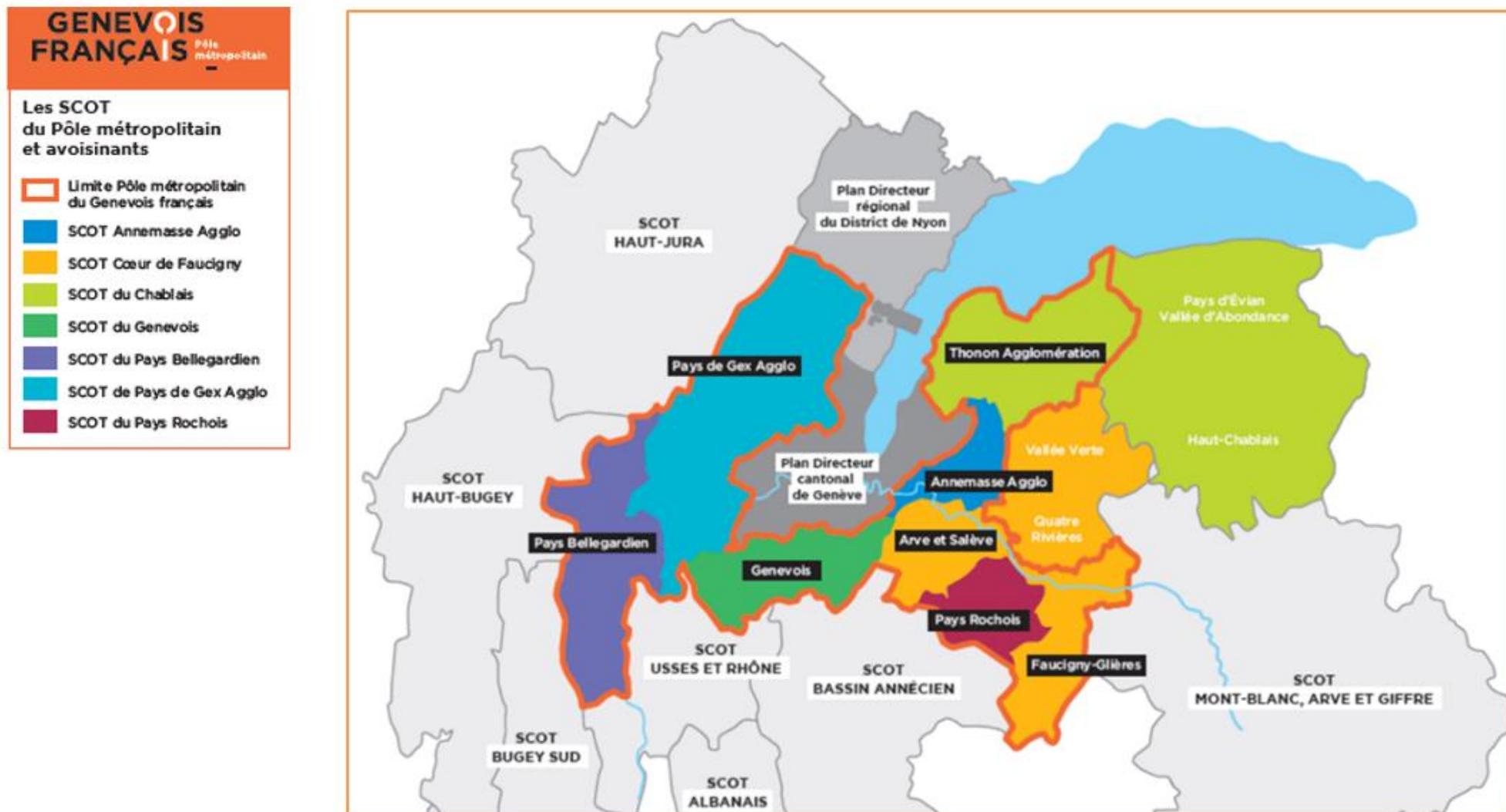
Ce questionnaire a été mis au point, en coopération la Cour des Comptes de Genève et celle du Canton de Vaud, après une phase de test. Un questionnaire dit « qualitatif » a été testé sur plusieurs mesures auprès de chacun des EPCI (au moins une mesure testée par EPCI). Les retours ont permis de préciser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



## **Annexe n° 7. Glossaire**

AOM : autorité organisatrice de la mobilité

BHNS : bus à haut niveau de service

CCFG : communauté de communes Faucigny Glières

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>