

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU LÉMAN EXPRESS DANS L'AGGLOMÉRATION DU GRAND GENÈVE



Synthèse commune

Cour des comptes – République et canton de Genève

Cour des comptes – Canton de Vaud

Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes

16 octobre 2023

Table des matières¹

1. Contexte général.....	3
1.1. Les enjeux de la mobilité transfrontalière.....	3
1.2. Le Léman Express, premier RER transfrontalier	4
1.3. Un audit en commun	7
2. Objectifs, questions et approche d’audit	8
3. La mise en œuvre des mesures d’accompagnement du LEx	10
3.1. Les enjeux financiers.....	10
3.2. Les acteurs concernés	12
3.3. Plus de la moitié des mesures sont soit en retard (50%), soit abandonnées ou réaffectées (12%)	13
3.4. Les mesures en retard représentent les trois-quarts du montant estimé des investissements.....	14
3.5. Deux-tiers des mesures de rabattement en mode doux et de stationnements P+R sont en retard, abandonnées ou réaffectées.....	15
3.6. Les communes ou intercommunalités et le canton de Genève sont les maîtres d’ouvrage qui accumulent le plus de retard.....	16
3.7. Les retards des mesures infrastructurelles s’expliquent principalement par un manque de maturité des mesures planifiées et par l’opposition de communes.....	17
3.8. Une augmentation des coûts globaux des mesures mises en service.....	19
3.9. Une dynamique positive des services de mobilité.....	21
4. Les attentes des usagers et non-usagers du LEx.....	24
4.1. Des demandes d’amélioration ciblées sur les transports collectifs de rabattement, les voies cyclables et les tarifs des stationnements P+R.....	24
4.2. Des demandes peu différentes entre les usagers et les non-usagers.....	25
4.3. Les demandes d’amélioration selon les gares du LEx	26
4.4. Les demandes d’amélioration selon les heures et les usages.....	27
5. Axes d’amélioration proposés.....	29
5.1. Améliorer le degré de maturité des mesures prévues dans les projets d’agglomération pour garantir le cofinancement de la Confédération suisse.....	29
5.2. Développer les parkings P+R et harmoniser la tarification pour renforcer le report modal en amont de l’agglomération	29
5.3. Désigner sur le territoire du Genevois français une seule autorité organisatrice de la mobilité pour faciliter la coordination avec les autres acteurs de l’agglomération.....	30
6. Conclusion.....	31
7. Remerciements.....	32
8. Annexe	33
Liste des mesures infrastructurelles d’accompagnement du LEx, état en février 2023.....	33

¹ Crédit illustration page de couverture : Grand Genève et Lémanis SA.

1. Contexte général

1.1. Les enjeux de la mobilité transfrontalière

Dans le cadre des accords de Paris, entérinés le 12 décembre 2015, les pays signataires (dont la France et la Suisse) se sont engagés à réduire de moitié, d'ici à 2030, leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à leur niveau de 1990 et à atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050². Les émissions de GES proviennent en premier lieu du secteur des transports, représentant plus de 30% des GES émis en Suisse³ et près de 29% de ceux émis en France⁴. Le report modal vers des modes de transports plus respectueux de l'environnement revêt un caractère crucial pour l'atteinte des objectifs fixés.

Les enjeux en la matière sont particulièrement importants pour le Grand Genève, qui constitue une agglomération centrale avec une forte concentration des habitants et surtout des emplois dans un espace restreint⁵. Malgré les efforts entrepris par les différentes collectivités publiques, la distribution des logements et des emplois demeure inégale sur le territoire. Les logements se construisent majoritairement en France et les emplois se développent principalement dans le cœur de l'agglomération générant d'importants flux pendulaires. Ce développement provoque un allongement des distances de déplacement, chargeant considérablement le réseau routier dans son ensemble⁶. Même si l'offre en transport public a globalement augmenté de 3% par an depuis 2014, notamment avec des lignes structurantes, il demeure des disparités entre le cœur de l'agglomération et la périphérie. L'amélioration de l'offre et surtout des continuités transfrontalières constitue donc un enjeu prioritaire⁷.

Il s'agit notamment d'exploiter au mieux le grand potentiel de report modal. L'enquête panel lémanique menée par l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) en 2022 sur la mobilité montre que 60% des répondants résidant dans les départements français de la Haute-Savoie et de l'Ain déclarent utiliser majoritairement les transports individuels motorisés (TIM) pour se rendre sur leur lieu de travail dans le canton de Genève. Les usagers exclusifs des TIM résidant dans le canton de Vaud sont 37% et ceux résidant dans le canton de Genève sont 32%.⁸

Les flux de déplacement dans l'agglomération devraient encore s'accroître avec l'augmentation de la population. Selon les projections démographiques, la population du

² Source : https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/climat--affaires-internationales/l_accord-de-paris-sur-le-climat.html.

³ Source : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/mesure-bien-etre/effets-ressources/effets-activites/emissions-gaz-effet-serre.html>.

⁴ Source : [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2022/19-emissions-de-gaz-a-effet#:~:text=%C3%89volution%20des%20%C3%A9missions%20fran%C3%A7aises%20de%20GES&text=En%202020%2C%20les%20%C3%A9missions%20de.\(Mt%20CO2%20%C3%A9q\).](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2022/19-emissions-de-gaz-a-effet#:~:text=%C3%89volution%20des%20%C3%A9missions%20fran%C3%A7aises%20de%20GES&text=En%202020%2C%20les%20%C3%A9missions%20de.(Mt%20CO2%20%C3%A9q).)

⁵ Source : Projet d'agglomération de 4^{ème} génération du Grand Genève – Rapport principal, juin 2021, p.76.

⁶ Source : Projet d'agglomération de 4^{ème} génération du Grand Genève – Rapport principal, juin 2021, p.39.

⁷ Source : Projet d'agglomération de 4^{ème} génération du Grand Genève – Rapport principal, juin 2021, p.104.

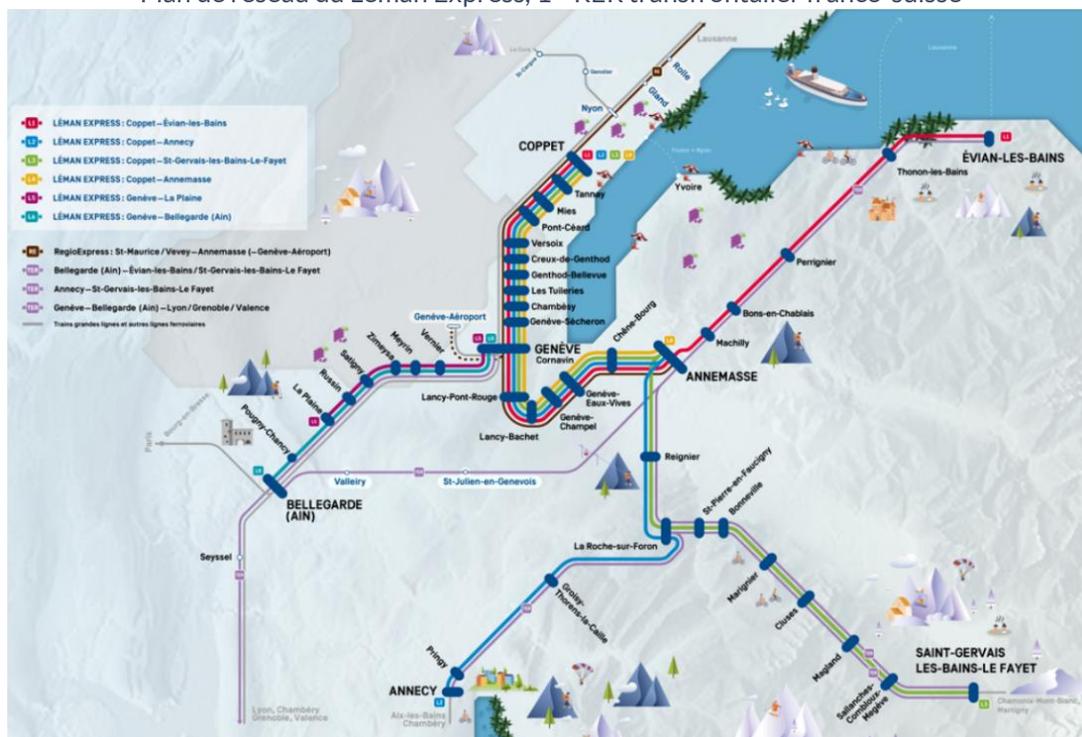
⁸ Source : Enquête EPFL panel lémanique mobilité – Les usages des mesures d'accompagnement du LEX, 2023.

Grand Genève, qui est actuellement de 1.02 million d'habitants atteindrait 1.34 million d'habitants à l'horizon 2040⁹.

1.2. Le Léman Express, premier RER transfrontalier

Le Léman Express (LEx) mis en service en décembre 2019 constitue la colonne vertébrale des transports publics dans l'agglomération du Grand Genève et a pour objectif de donner un coup d'accélérateur à la mobilité durable¹⁰.

Plan de réseau du Léman Express, 1^{er} RER transfrontalier franco-suisse



Source : <https://www.lemanexpress.com/je-decouvre/>

La construction de la ligne CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), qui assure l'interconnexion des réseaux suisses et français et constitue le maillon central du Léman Express, a représenté un montant d'investissement de 1.6 milliard CHF, pour les 14 kilomètres côté suisse, et de 232 millions EUR, pour les 2 kilomètres situés sur la partie française.

L'ouverture de la ligne CEVA a permis de connecter 42 gares (20 en France, 19 dans le canton de Genève et 3 dans le district de Nyon) de part et d'autre de la frontière sur 230 km de lignes ferroviaires. L'objectif initialement annoncé de 50'000 voyageurs par jour en décembre 2020 et de 60'000 en 2023¹¹ a été dépassé. Le palier des 60'000 montées quotidiennes¹² a même été franchi pour la première fois au cours du mois d'octobre 2022.

⁹ Source : Projet d'agglomération de 4^{ème} génération du Grand Genève – Rapport principal, juin 2021, p.81.

¹⁰ Source : <https://www.ge.ch/document/decouvrez-leman-express>.

¹¹ Source : rapport d'activité 2019 de Lémanis SA, https://www.lemanexpress.com/lemanis-sa/#Le%CC%81manis_Rapport-dactivite%CC%81_2019.

¹² Correspond à chaque montée à bord d'un train LEx.

Évolution des montées quotidiennes du LEX¹³



Source : <https://www.lemanexpress.com/lemanis-sa/#Rapport-dactivite-Lemanis-2022>

Pour que le LEX puisse déployer tous ses effets et favoriser ainsi un report significatif des TIM vers les transports publics et les modes doux, l'assemblée du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève a approuvé, le 21 novembre 2019, la feuille de route transfrontalière 2019-2023 sur les mesures d'accompagnement du LEX. Ces mesures incluent notamment le stationnement P+R, les vélos-stations ou les lignes de rabattement de bus vers les gares du LEX. La majorité de ces mesures sont d'ailleurs inscrites à l'une des générations du Projet d'agglomération (PA) du Grand Genève.

Le GLCT et le projet d'agglomération

Le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève est l'instance de coopération entre les autorités suisses et françaises sur ce bassin de vie.

Le GLCT du Grand Genève est une entité juridique de droit suisse dont le siège est à Genève et qui lie depuis 2013 huit partenaires (Canton de Genève, Ville de Genève, Canton de Vaud, Région de Nyon, Pôle métropolitain du Genevois français, Département de la Haute-Savoie, Département de l'Ain, Région Auvergne-Rhône-Alpes) et deux membres associés (L'État français, La Confédération suisse). Il est constitué de deux instances :

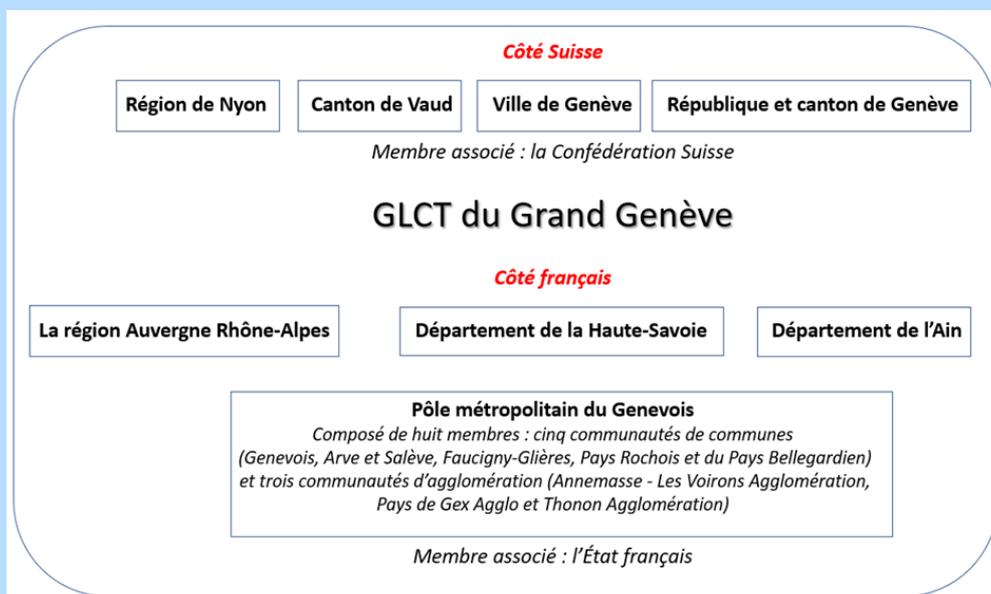
- L'Assemblée du GLCT Grand Genève, composée de 24 élus, qui se réunit 3 fois par an et est coprésidée par le Canton de Genève, le Canton de Vaud et le Pôle métropolitain du Genevois français.
- Le Bureau du GLCT Grand Genève, composé de huit élus, qui se réunit 3 à 4 fois par an. Il pilote les différentes actions du GLCT et prépare les Assemblées¹⁴.

Le GLCT du Grand Genève porte le projet d'agglomération qui définit pour le territoire des mesures en matière d'urbanisation, de transport et d'aménagements paysagers. La feuille de route transfrontalière 2019-2023 est issue de ce projet d'agglomération du Grand Genève.

¹³ Les données représentent la moyenne mensuelle calculée sur la base des montées quotidiennes en semaine et en week-end pour les années 2021 et 2022.

¹⁴ Source https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/grand-geneve-mode-emploi_juin2023.pdf.

Composition du GLCT du Grand Genève



Source : Chambre régionale des comptes – Auvergne-Rhône-Alpes, d'après la composition du GLCT du Grand Genève

Le programme fédéral suisse en faveur du trafic d'agglomération (PTA) : un outil d'incitation financière dédié à l'amélioration de la mobilité dans les agglomérations

Près des deux tiers des mesures examinées bénéficient d'un cofinancement fédéral suisse au titre de la politique fédérale d'agglomération. En effet, depuis 2010 et l'adoption de la première enveloppe fédérale destinée à la mise en œuvre de mesures de mobilité dans les agglomérations, la Confédération suisse incite communes et cantons à développer leurs agglomérations en coordonnant le développement de l'urbanisme et des transports. Alimenté depuis 2016 par le fonds fédéral pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), ce programme permet de co-financer jusqu'à 45% des coûts d'infrastructures de mobilité, à condition qu'elles soient présentées dans le cadre d'un projet d'agglomération (PA) organisé, cohérent et qu'elles remplissent un certain nombre de critères fonctionnels spécifiques.

L'un des critères observés par la Confédération dans son examen des projets soumis est justement la capacité de report modal des mesures proposées.

1.3. Un audit en commun

Dans ce contexte, les trois institutions supérieures de contrôle (ISC) compétentes sur le territoire de l'agglomération du Grand Genève, à savoir la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes, la Cour des comptes de la République et canton de Genève et la Cour des comptes du canton de Vaud, ont décidé de s'intéresser à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement du LEx.

Afin de contrôler de façon concertée ces mesures de politique publique locale interdépendantes sur le territoire du Grand Genève, les trois institutions ont pour la première fois réalisé un audit en commun.

2. Objectifs, questions et approche d'audit

Cet audit en commun des mesures d'accompagnement du LEx a pour objectif de s'assurer, d'une part, qu'elles sont réalisées dans les délais et, d'autre part, qu'elles favorisent le report modal, en répondant particulièrement aux attentes des personnes recourant actuellement au TIM. Pour répondre à cet objectif, les trois ISC¹⁵ ont traité les questions suivantes :

- Les mesures d'accompagnement du LEx sont-elles mises en œuvre ? (effectivité)
- Les mesures d'accompagnement du LEx sont-elles utilisées et satisfont-elles la demande des (non-)usagers du LEx ? (efficacité)

Les mesures d'accompagnement du LEx comprennent les mesures infrastructurelles (aménagement d'équipements) suivantes :

- Les rabattements et compléments de réseau des transports collectifs ;
- Les rabattements en mode doux dont les pistes cyclables / voies vertes ;
- Les stationnements vélos en gare ;
- Les stationnements P+R ;
- Les stationnements deux-roues motorisés.

Ces mesures d'accompagnement du LEx sont complétées par des services de partage de mobilité, à savoir les vélos en libre-service, l'autopartage et le covoiturage, ainsi que par des plans de mobilité employeurs¹⁶ afin de favoriser les solutions de mobilité alternatives au TIM.

Pour couvrir tout le bassin de desserte du LEx, les trois ISC ont développé leurs questions et méthodes d'audit pour obtenir une vision globale des mesures d'accompagnement du LEx à l'échelle de l'agglomération du Grand Genève. Elles ont envoyé un questionnaire identique à des maîtres d'ouvrage français, genevois et vaudois des mesures d'accompagnement ayant pour but de recenser l'état de mise en œuvre des mesures infrastructurales, leurs éventuels retard, redimensionnement et surcoût, ainsi que les facteurs explicatifs du retard dans leur mise en œuvre.

¹⁵ Cette mission d'audit a été ouverte :

- Par la Cour des comptes de la République et canton de Genève auprès de l'État de Genève : départements de la santé et des mobilités – DSM et du territoire – DT, le 1^{er} juillet 2022 ;
- Par la Cour des comptes du Canton de Vaud auprès de cinq entités le 18 août 2022 : Direction générale du territoire et du logement (DGTL), Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), Région de Nyon, Commune de Coppet et Commune de Nyon ;
- Par la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes auprès de dix entités entre le 7 mars et le 4 novembre 2022 : Communauté de communes du Genevois, Communauté de communes Arve et Salève, Communauté d'agglomération Thonon agglomération, Communauté de communes Faucigny-Glières, Communauté de communes du pays rochois, Communauté d'agglomération Annemasse, Communauté d'agglomération du Pays de Gex, Communauté de communes du pays Bellegardien, Pôle métropolitain du genevois français et Région Auvergne-Rhône-Alpes.

¹⁶ « Un plan de mobilité consiste en un ensemble de mesures mises en place par une entreprise en vue de faciliter les déplacements de ses collaborateurs, répondre aux problèmes dus au trafic motorisé, à la pénurie de parkings et à l'urgence climatique ». Source : guide à l'attention des entreprises et institutions, publié en juin 2021, <https://www.ge.ch/document/plans-mobilite-guide-attention-entreprises-institutions-juin-2021>.

De plus, les trois ISC se sont jointes à l'enquête panel lémanique sur la mobilité, réalisée à l'automne 2022 par l'EPFL¹⁷, afin de collecter des informations sur les pratiques de mobilité, l'usage des mesures d'accompagnement du LEx et les attentes des usagers et non-usagers du LEx.

¹⁷ Enquête panel lémanique sur la mobilité – Les usages des mesures d'accompagnement du LEx – réalisée par le laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) de la faculté de l'environnement naturel architectural et construite (ENAC) de l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

3. La mise en œuvre des mesures d'accompagnement du LEx

Pour identifier les mesures infrastructurelles d'accompagnement du LEx, les trois ISC ont utilisé des documents de planification en fonction de leur territoire :

- Pour le canton de Genève, 98 mesures sont issues des documents suivants :
 - Le document des intentions de l'État de Genève, intitulé « Mise en service du Léman express : mesures d'accompagnement »¹⁸, de décembre 2018 ;
 - Le plan d'actions des transports collectifs 2020-2024¹⁹, adopté par le Conseil d'État le 17 avril 2019 ;
 - Le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023²⁰, adopté par le Conseil d'État le 3 novembre 2021 ;
 - Le plan d'actions du stationnement 2020-2025²¹, adopté par le Conseil d'État le 29 juin 2022, puis révisé le 1^{er} mars 2023 ;
 - Le projet d'agglomération (PA 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} génération) ;
- Pour le canton de Vaud : 2 mesures issues du projet d'agglomération (PA 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} génération) ;
- Pour le Genevois français : 45 mesures issues du projet d'agglomération (PA 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} génération).

Ces 145 mesures infrastructurelles (100%) sont réparties comme suit (pour plus de détail, voir la liste des mesures infrastructurelles en annexe) :

- 80 mesures de rabattements en mode doux (55%) ;
- 27 mesures de rabattements et compléments de réseau des transports collectifs (19%) ;
- 21 mesures de stationnement P+R (14%) ;
- 14 mesures de stationnement vélos (10%) ;
- 3 mesures de stationnement deux-roues motorisés (2RM) (2%).

3.1. Les enjeux financiers

D'un point de vue financier, les 118 mesures infrastructurelles dont le coût est connu représentent un montant de 1.142 milliard CHF²² (100%) répartis de la manière suivante :

- 551 millions CHF - Rabattements en mode doux (48%) ;

¹⁸ Source : <https://www.ge.ch/document/mise-service-integrale-du-leman-express-mesures-accompagnement-decembre-2018>.

¹⁹ Source : <https://www.ge.ch/document/plan-actions-transport-collectifs-2020-2024>.

²⁰ Source : <https://www.ge.ch/document/plan-actions-mobilite-douce-2019-2023>.

²¹ Source : <https://www.ge.ch/document/plan-actions-du-stationnement-2020-2025>.

²² Ce montant de 1'142 millions CHF correspond à 118 mesures infrastructurelles sur les 145 selon les montants budgétés. La différence provient des 18 mesures abandonnées (7 pour le canton de Genève, 1 dans le canton de Vaud et 4 dans le Genevois français) ou réaffectées (6 dans le Genevois français), de 5 mesures mises en œuvre par les CFF qui n'ont pas souhaité communiquer le montant, d'une mesure faisant partie d'un projet plus important pour lequel il n'a pas été possible d'isoler les coûts propres de la mesure (mesure « Amélioration des aménagements cycles sur la route des Romelles vers la gare des Tuileries ») et de 3 mesures dont le montant n'a pu être estimé (« 13-3 Aménagements de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TC à Pougny-Chancy et Challex », « 36-2-4 Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier » et « 16-1 Développement d'un réseau structurant MD à Perrignier »).

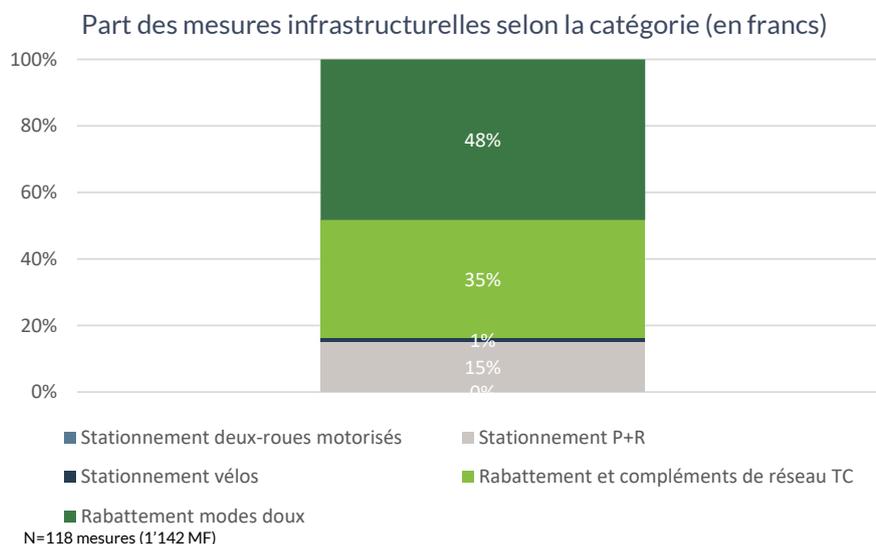
- 405 millions CHF - Rabattements et compléments de réseau des transports collectifs (35%) ;
- 169 millions CHF - Stationnement P+R (15%) ;
- 14 millions CHF - Stationnement vélos (1,2%) ;
- 3 millions CHF - Stationnement deux-roues motorisés (2RM) (0,3%).

Conversion Franc suisse/Euro

Les données financières sont présentées en francs suisses (CHF), sauf pour les projets français pour lesquels l'euro est utilisé. Le taux de change entre les deux monnaies a varié au cours des 15 dernières années. À titre indicatif, à fin 2007 (année de dépôt du PA1) 1 EUR = 1.65525 CHF, alors qu'en 2021 (année de dépôt du PA4) 1 EUR = 1.08101 CHF.

Les données financières en EUR sur les mesures d'accompagnement dans le genevois français ont été recalculées en CHF en appliquant le taux de change en vigueur au moment du dépôt de la génération du projet d'agglomération concerné.

À titre de comparaison, la construction de la ligne CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) a représenté un montant d'investissement d'environ 1.8 milliard CHF pour la partie suisse et la partie française. L'enjeu financier des mesures d'accompagnement est donc important puisqu'elles représentent environ les deux tiers de la valeur de la construction de la ligne CEVA.



Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

La répartition selon les territoires est la suivante :

Répartition financière selon le type de mesures infrastructurelles et le territoire (en CHF)

	Genève (en CHF)	District de Nyon (en CHF)	Genevois français (en CHF)
Rabattements modes doux	490 076 262	-	60 639 626
Rabattement et compléments de réseau TC	172 500 000	-	232 519 563
Stationnement P+R	123 616 000	2 250 000	42 807 363
Stationnement vélos	10 722 000	-	3 310 500
Stationnement deux-roues motorisés	3 200 000	-	-
TOTAL	800 114 262	2 250 000	339 277 052

Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

3.2. Les acteurs concernés

La mise en œuvre des mesures infrastructurelles d'accompagnement du LEx relève d'une pluralité d'acteurs qui s'organisent et se coordonnent selon une configuration propre à chaque territoire.

Au sein du canton de Genève, l'office cantonal des transports élabore et met en œuvre la stratégie de l'État en matière de mobilité. Il est notamment en charge d'élaborer des mesures d'accompagnement du LEx en coopération avec les autres maîtres d'ouvrage concernés : les communes, la Fondation des parkings et les CFF.

Sur le territoire du Genevois français, de nombreuses autorités organisatrices de la mobilité (AOM) coexistent. La région est autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR) et également AOM locale sur le territoire de la communauté de communes du Pays Bellegardien. Certaines intercommunalités exercent elles-mêmes la compétence AOM (Annemasse Agglo, Pays de Gex Agglo, la communauté de communes du Genevois, et plus récemment Thonon Agglomération), tandis que d'autres l'ont confiée à un syndicat mixte (les communautés de communes d'Arve et Salève, de Faucigny-Glières et du Pays Rochois). Le Pôle métropolitain exerce également une partie de la compétence AOM, ces 8 intercommunalités lui ayant transféré le soutien et l'exploitation de services d'autopartage et de covoiturage. Par ailleurs, la mise en œuvre des mesures liées à la mobilité mobilise la compétence voirie qui ne relève pas toujours de l'intercommunalité mais des communes (c'est ainsi le cas de Thonon Agglomération). Cette organisation complexe n'est pas de nature à faciliter la cohérence des projets de mobilité du Genevois français et leur exploitation. La création d'une AOM unique serait de nature à répondre à cette difficulté. Le pôle métropolitain du Genevois Français pourrait être cette AOM unique.

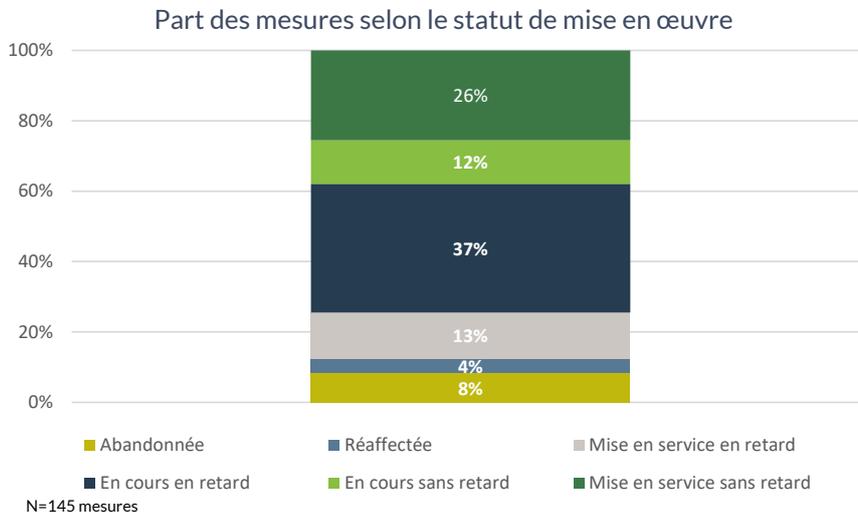
La partie vaudoise du Grand Genève se caractérise également par une certaine variété institutionnelle. Les communes sont généralement les porteurs et maîtres d'ouvrage sur leur territoire respectif étant donné l'autonomie dont elles disposent en matière d'aménagement du territoire, de mobilité douce et de voirie. Elles participent quasiment toujours au cofinancement des mesures prévues aux PA. La Région de Nyon, association de communes regroupant 40 des 47 communes du district constitue le bureau d'agglomération pour le district de Nyon et représente le canton de Vaud au sein des instances du Grand Genève. La région met ses compétences à disposition des communes

qui le demandent et assure parfois la coordination de certaines études ou réalisations, mais elle n'est jamais maître d'ouvrage d'une mesure. Ses moyens sont en outre relativement limités en regard des tâches à remplir. Au niveau cantonal, la Direction générale de la mobilité et des routes est commanditaire et cofinanceuse de l'ensemble des prestations de transport régional des voyageurs et maître d'ouvrage sur le réseau routier cantonal hors traversée de localité. Quant à la Direction générale du territoire et du logement, elle est l'organe décisionnel cantonal en matière d'aménagement du territoire et porteur cantonal des projets d'agglomération et subventionneur de la région. Les CFF sont à la fois responsables des infrastructures ferroviaire et propriétaires fonciers aux abords des voies. Étant donné la proximité voire l'empiètement de nombreuses mesures sur leur domaine, des communes leur délèguent souvent entièrement ou partiellement la maîtrise d'ouvrage des projets.

3.3. Plus de la moitié des mesures sont soit en retard (50%), soit abandonnées ou réaffectées (12%)

Sur base du questionnaire adressé aux différents maîtres d'ouvrage concernés par les 145 mesures infrastructurelles, les trois ISC ont évalué l'état d'avancement des projets. Il en ressort principalement que :

- 55 mesures sont en cours ou sont mises en service sans retard (38%) ;
- 18 mesures sont abandonnées ou réaffectées²³ (12%) ;
- 72 mesures ont du retard (ou en ont eu pour celles déjà mises en service) (50%).



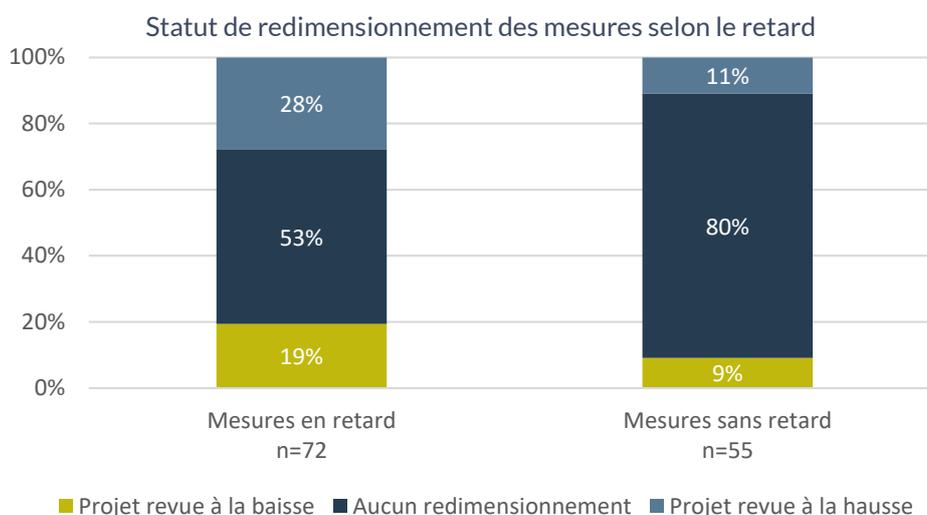
Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

²³ Les mesures réaffectées concernent des projets qui avaient été inscrits dans un projet d'agglomération de première ou deuxième génération, mais qui ont été abandonnés pour être inclus dans de nouvelles mesures du PA de troisième ou quatrième génération avec une mise à jour des besoins.

Les mesures en retard présentent un retard moyen de 42.7 mois par rapport à leur planification initiale, avec des retards allant de 5 à 120 mois. Les deux mesures infrastructurelles du LEx présentant 120 mois de retard concernent :

- La Voie verte d'agglomération Annemasse – St-Genis-Pouilly : tronçon gare des Eaux-Vives – Hôpital cantonal ;
- Le P+R à la gare de Coppet.

Sur les 72 mesures en retard, 20 ont été redimensionnées à la hausse, soit 28% (cinq autres mesures redimensionnées à la hausse ne sont pas en retard). Sur les 55 mesures sans retard, 5 mesures ont été redimensionnées à la baisse, soit 9% (14 autres mesures redimensionnées à la baisse sont en retard) et 6 redimensionnés à la hausse.

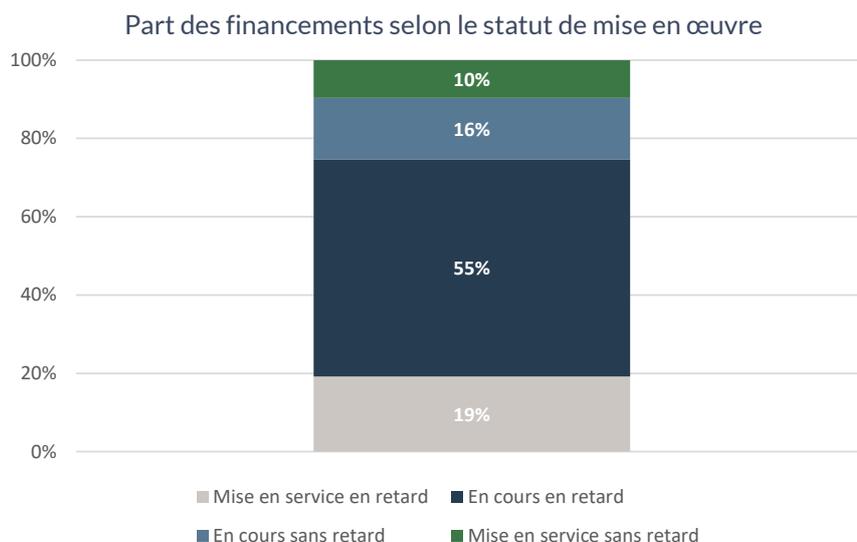


Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

3.4. Les mesures en retard représentent les trois-quarts du montant estimé des investissements

D'un point de vue financier, les 118 mesures infrastructurelles sont évaluées financièrement à 1'142 millions CHF (100%), lesquels sont répartis de la manière suivante selon le statut de mise en œuvre :

- 633 millions CHF (55%) pour les mesures en cours de réalisation et en retard ;
- 219 millions CHF (19%) pour les mesures mises en service en retard ;
- 180 millions CHF (16%) pour les mesures en cours et sans retard ;
- 110 millions CHF (10%) pour les mesures mises en service sans retard.



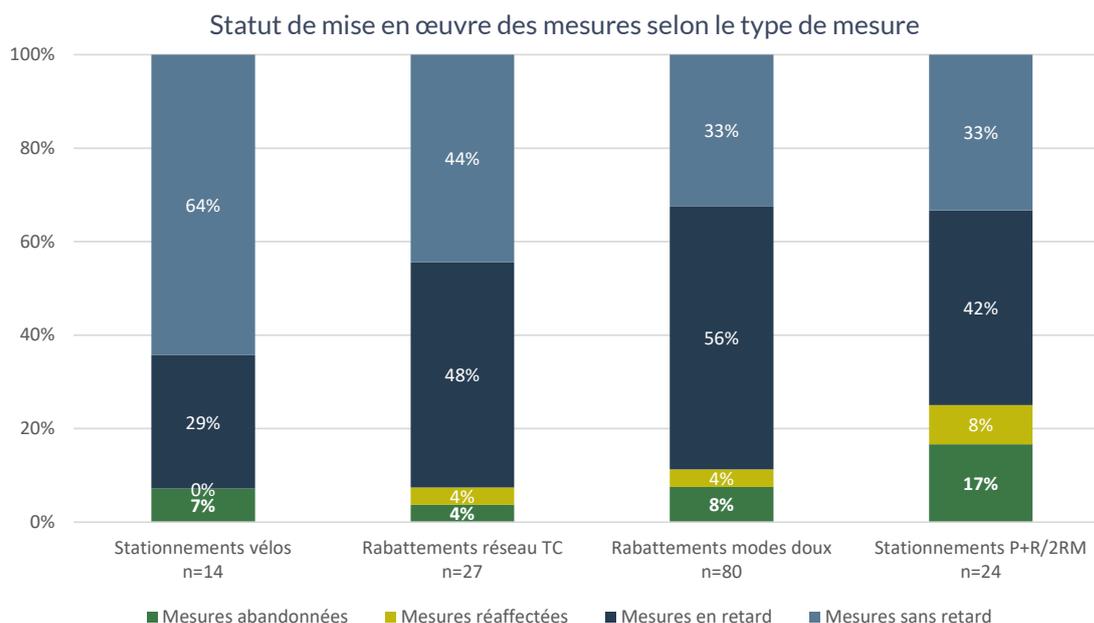
Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

Les mesures infrastructurelles qui ont eu ou ont du retard représentent 74% du montant estimé des investissements (soit un total de 852 millions CHF, 100%). La répartition selon les catégories de mesures infrastructurelles est la suivante :

- 375 millions CHF rattachés aux mesures pour les réseaux modes doux (44%) ;
- 355 millions CHF rattachés aux mesures de transports collectifs (42%) ;
- 116 millions CHF pour le stationnement P+R (14%) ;
- 6 millions CHF pour le stationnement vélos (1%).

3.5. Deux-tiers des mesures de rabattement en mode doux et de stationnements P+R sont en retard, abandonnées ou réaffectées

Les mesures de rabattement en mode doux sont pour 67% soit en retard soit abandonnées ou réaffectées. De même, retards ou abandons/réaffectations concernent 67% des mesures de stationnements P+R et deux-roues motorisés.



Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

Sur les 72 mesures en retard, la répartition des catégories de mesures infrastructurelles est la suivante :

- 45 mesures concernent les réseaux modes doux (63%) ;
- 13 mesures concernent les réseaux de transport collectif (18%) ;
- 10 mesures concernent les stationnements P+R/deux-roues motorisés (2RM) (14%) ;
- 4 mesures concernent le stationnement vélos (5%).

3.6. Les communes ou intercommunalités et le canton de Genève sont les maîtres d'ouvrage qui accumulent le plus de retard

Les acteurs responsables de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles d'accompagnement du LEx sont présentés dans le tableau ci-dessous :

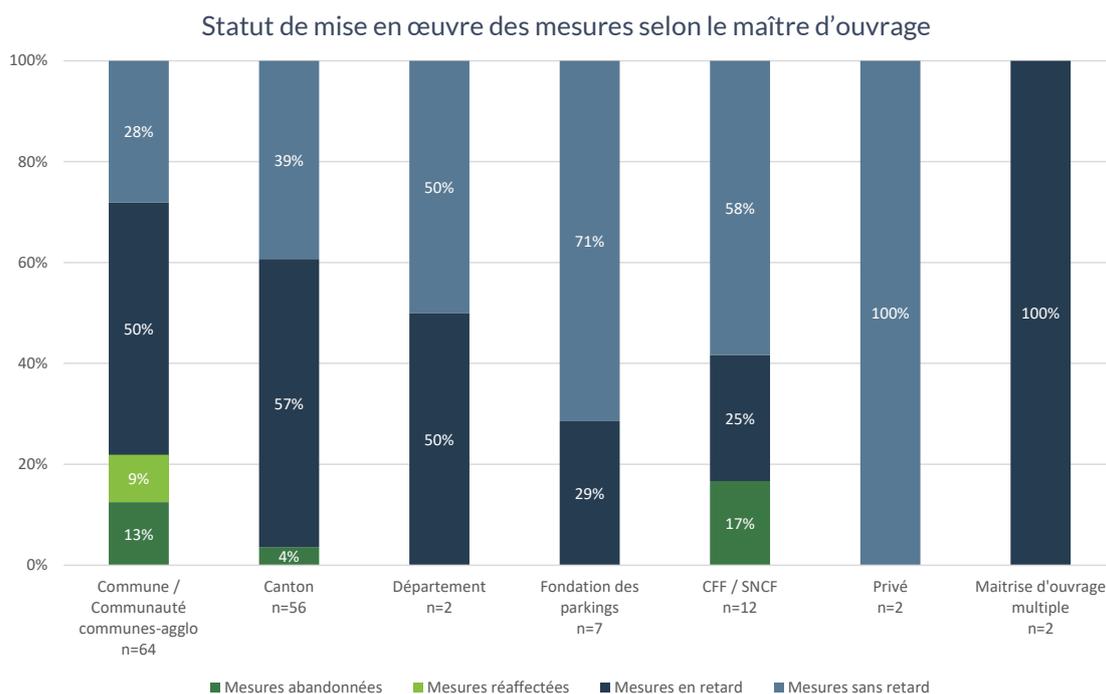
Répartition des mesures infrastructurelles selon les territoires et les acteurs concernés

	Canton de Genève	Genevois français	District de Nyon	Total
Commune / Communauté communes-agglo	23 mesures 236 M CHF	25 mesures 211 M CHF	1 mesure 2 M CHF	49 mesures 449 M CHF
Canton (CH) / Département (FR)	53 mesures 431 M CHF	2 mesures 76 M CHF	-	55 mesures 507 M CHF
Fondation des parkings	7 mesures 128 M CHF	-	-	7 mesures 128 M CHF
CFF / SNCF	2 mesures 5 M CHF	3 mesures 32 M CHF	-	5 mesures 37 M CHF
Privé	-	2 mesures 20 M CHF	-	2 mesures 20 M CHF
Total	85 mesures 800 M CHF	32 mesures 339 M CHF	1 mesure 2 M CHF	118 mesures 1'141 M CHF

Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

Au regard du nombre de mesures, des montants des investissements en jeu et également de la répartition territoriale du réseau LEx et de ses gares (20 en France, 19 dans le canton de Genève et 3 dans le district de Nyon), le canton de Genève et les communautés de communes ou d'agglomérations du Genevois français sont les principaux acteurs sollicités pour mettre en œuvre les mesures d'accompagnement du LEx.

Enfin, le degré de mise en œuvre des mesures infrastructurelles varie sensiblement selon le maître d'ouvrage, comme en atteste la figure ci-dessous.



Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

Sur les 72 mesures infrastructurelles en retard, les maîtres d'ouvrage concernés sont :

- Les communes (y compris les communautés de communes et d'agglomération) pour 22 mesures (44% de toutes les mesures en retard) ;
- Le canton de Genève pour 32 mesures (44%) ;
- Les CFF et la SNCF pour 3 mesures (4%) ;
- La Fondation des Parkings pour 2 mesures (3%) ;
- Une maîtrise d'ouvrage multiple pour 2 mesures (3%).

3.7. Les retards des mesures infrastructurelles s'expliquent principalement par un manque de maturité des mesures planifiées et par l'opposition de communes

Les trois ISC constatent que les principaux facteurs déterminant le retard dans la mise en œuvre des mesures infrastructurelles sont un manque de maturité des projets lors de leur planification et une opposition des communes sur le territoire desquelles une mesure est prévue.

Les résultats de l'analyse statistique menée²⁴ révèlent que les déterminants suivants sont corrélés (de façon statistiquement significative) avec le nombre de mois de retard :

- Qualité de la planification : une mesure avec une bonne qualité (maturité) de la planification a un retard inférieur de 12.2 mois par rapport à une mesure dont la planification est de qualité moyenne ;
- Opposition de la commune : une mesure rencontrant une opposition de la commune affiche en moyenne 37.8 mois de retard de plus qu'une mesure à laquelle la commune ne s'oppose pas ;
- Cofinancement fédéral : l'obtention d'un cofinancement fédéral contribue à diminuer le retard de 10.9 mois en moyenne par rapport à une mesure non cofinancée.

Illustration des facteurs déterminants

Qualité de la planification :

- « *Extension du P+R à 100 places (gare des Tuileries)* » (GE) : ce projet a pris du retard et été redimensionné en raison, notamment, de la non-anticipation du respect des exigences de l'office cantonal de l'agriculture et de la nature (recul de 10 mètres par rapport à la zone forêt située sur le côté du P+R) ;
- « *Rabattements en modes doux vers le pôle multimodal (PEM) de Bonneville* » (FR) : le retard de six ans tient aux difficultés techniques de franchissement de l'Arve. 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. Suite à des études, la SNCF a fait savoir qu'il 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 à proximité immédiate du viaduc de la SNCF. Finalement, la communauté de communes de Faucigny-Glières (CCFG) a considéré qu'il était techniquement et financièrement plus pertinent de réaliser ce franchissement sur le pont de l'Europe, pour lequel un besoin de rénovation avait par ailleurs été identifié, plutôt que de construire un ouvrage neuf de type passerelle ;
- « *P+R à Coppet* » (VD) : lors de son inscription au PA1 (2007) la faible maturité de cette mesure ne permettait de définir ni son emprise exacte ni sa maîtrise d'ouvrage. Pour répondre à la forte demande, la commune avait érigé déjà en 2006 un P+R provisoire (toujours en service) sur l'une de ses parcelles, tandis que les CFF ont augmenté la capacité de leur propre P+R. L'étude préliminaire de cette mesure a été reprise dans l'étude portant sur l'ensemble de la plateforme multimodale de Coppet (2019) et l'étude régionale sur les P+R (2022).

²⁴ L'estimation économétrique a été effectuée sur un échantillon de 116 mesures pour lesquelles toutes les variables sont disponibles car les maîtres d'ouvrage ont répondu de manière complète au questionnaire qui leur avait été adressé. Ce questionnaire a permis d'identifier l'état de mise en œuvre des mesures infrastructurelles, leurs éventuels retards, redimensionnements et surcoûts, ainsi que les facteurs explicatifs du retard dans leur mise en œuvre. Sur la base des réponses des maîtres d'ouvrage au questionnaire, l'analyse économétrique a permis de faire ressortir les principaux facteurs déterminants du retard des mesures d'accompagnement du LEx. Cette analyse est robuste et permet d'expliquer environ 46 % de la variabilité du nombre de mois de retard entre les mesures d'accompagnement. Deux méthodes d'estimation ont été appliquées : la méthode des moindres carrés et l'estimateur de Poisson. Les résultats obtenus montrent que, quelle que soit la méthode d'estimation appliquée, trois déterminants sont corrélés de façon statistiquement significative avec le nombre de mois de retard.

Opposition de la commune :

- « *Requalification de l'espace rue sur l'axe Frontenex entre la place des Eaux-Vives et le quartier des Communaux d'Ambilly (gare de Eaux-Vives) (36-3-8)* » (GE) : cette mesure est en lien avec le projet des communaux d'Ambilly qui a été imposé par l'État aux communes. Les communes ne souhaitent donc pas financer les aménagements nécessaires sur les routes communales, estimant que cette mesure sert uniquement les communaux d'Ambilly ;
- « *Pôle d'échange multimodal de Bons en Chablais* » (FR) : suite à un changement de gouvernance, la nouvelle municipalité de Bons-en-Chablais n'est pas favorable au projet initial, qui interfère avec le nouveau projet de ZAC situé en centre-ville et connexe à la gare ;
- « *Accessibilité MD à Coppet* » (VD) : mesure abandonnée : les aménagements envisagés de passages inférieurs à la gare dépendent des développements urbanistiques prévus au nord et au sud, qui ont été d'une part freinés par une opposition de la population locale (et le Conseil communal) et d'autre part par une volonté cantonale de coordonner ce développement avec plusieurs communes du bas du district.

Existence d'un cofinancement fédéral :

- « *Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny (gare de Satigny) (13-12)* » (GE) : les travaux de ce projet issu du projet d'agglomération de 2^{ème} génération devaient débuter en 2018, alors qu'il est actuellement encore en phase d'avant-projet (SIA 31). Comme cette mesure affiche un retard qui risque d'engendrer une perte du cofinancement fédéral (3.23 millions CHF), des efforts ont été entrepris pour combler le retard (délai maximum de la signature de la convention fixé à 2027) ;
- « *Passerelle du pôle d'échange multimodal de Thonon-les-Bains (37-13a)* » (FR) : qui a été financée à hauteur de 19 % par la Confédération, a été mise en service sans aucun retard. A contrario la « *Construction d'un P+R/B+R- Carrefour des chasseurs, en lien avec la mise en place du BHNS et du Tram (36-1-9)* » (FR) : Annemasse Agglo a identifié comme source de blocage le financement insuffisant. L'intercommunalité 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.

3.8. Une augmentation des coûts globaux des mesures mises en service²⁵

Sur les 56 mesures infrastructurelles mises en service :

- 38 concernent des mesures situées en Suisse ;
- 18 concernent des mesures situées en France.

Pour les 38 mesures infrastructurelles mises en service en Suisse, les coûts globaux ont augmenté de 30% :

- 17 mesures présentent des coûts en hausse ;

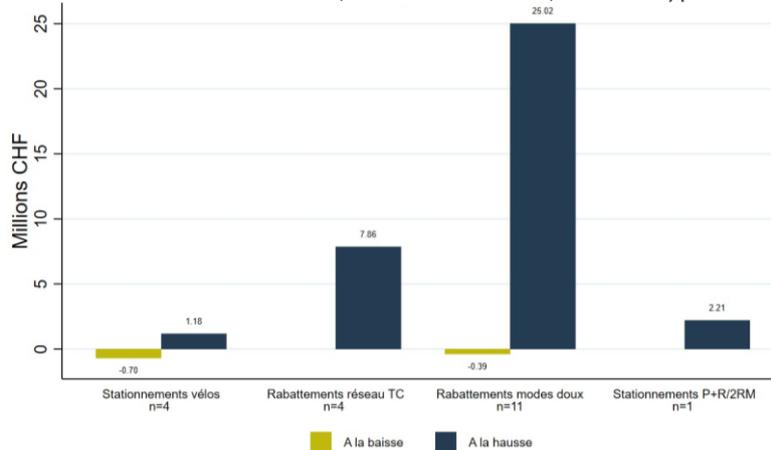
²⁵ Le calcul des surcoûts ne tient pas compte de l'évolution de l'indice des prix de la construction.

- 3 mesures montrent des coûts en baisse ;
- 18 mesures ont été mises en service avec un coût final égal au montant estimé.

Les 20 mesures avec un différentiel de coûts représentent un montant de 35 millions CHF de coûts supplémentaires nets. La répartition selon les catégories de mesures est la suivante :

- 25 millions CHF pour les réseaux modes doux ;
- 8 millions CHF pour les réseaux de transport collectif ;
- 2 millions CHF pour les stationnements P+R/deux-roues motorisés (2RM).

Différentiels des coûts en Suisse (en montants CHF) selon le type de mesure



N=20

Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

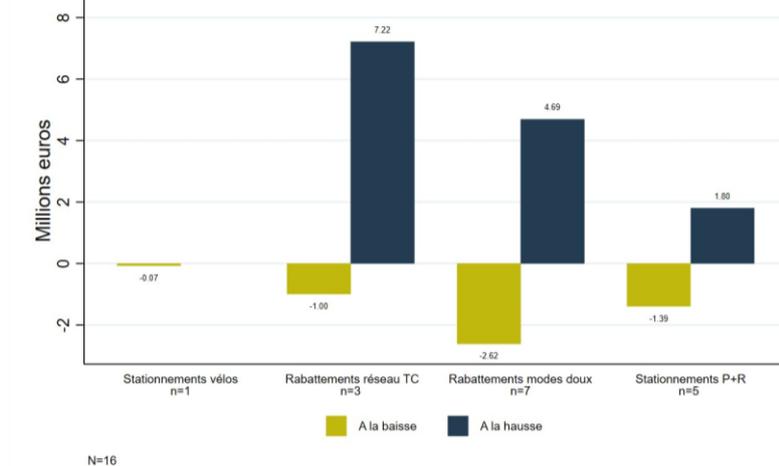
Pour les 18 mesures infrastructurelles mises en service en France, les coûts globaux ont augmenté de 6% :

- 6 mesures présentent des coûts en hausse ;
- 9 mesures montrent des coûts en baisse ;
- 2 mesures dont les coûts finaux n'ont pu être communiqués car elles font partie d'autres travaux plus importants ou incluses dans une autre mesure.

Les 16 mesures avec un différentiel de coûts représentent un montant de 8.6 millions EUR de coûts supplémentaires nets. La répartition selon les catégories de mesures est la suivante :

- 6.2 millions EUR pour les réseaux de transport collectif ;
- 2 millions EUR pour les réseaux modes doux ;
- 0.4 million EUR pour les stationnements P+R/deux-roues motorisés (2RM).

Différentiels des coûts en France (en montants EUR) selon le type de mesure

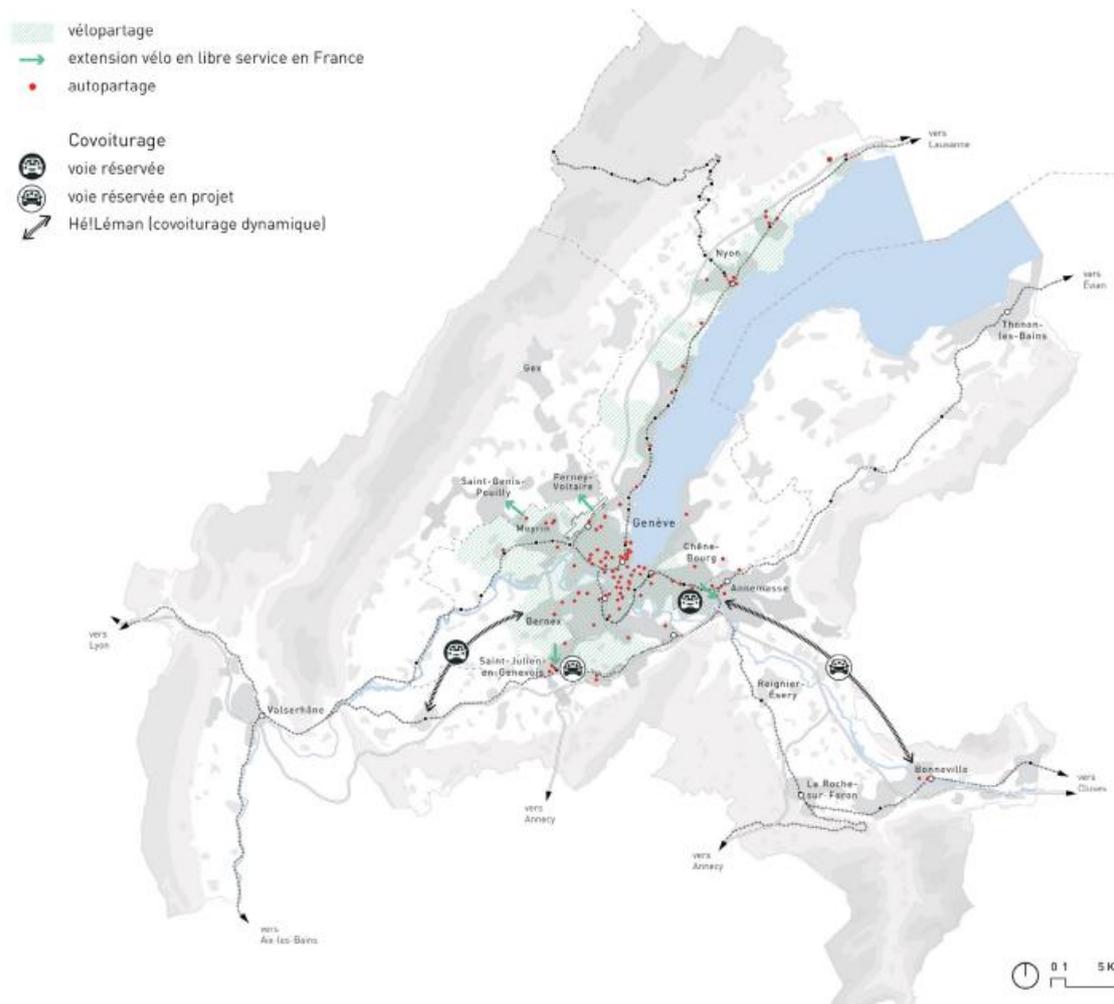


Source : questionnaire auprès des maîtres d'ouvrage
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

3.9. Une dynamique positive des services de mobilité

Les trois ISC relèvent que de nouveaux services de mobilité ont été mis en place au sein de l'agglomération du Grand Genève. Les vélos en libre-service, l'autopartage et le covoiturage rencontrent un succès encourageant. Cependant, il n'y a pas encore de vélos en libre-service dans le Genevois français.

Services de mobilité au sein du Grand Genève en 2020



Source : Projet d'agglomération de 4^{ème} génération du Grand Genève – Rapport principal – p. 121

Des systèmes de vélo en libre-service ont été déployés dans l'agglomération du Grand Genève. La Région de Nyon dispose, depuis 2011, du système Publibike qui couvre aujourd'hui 12 communes²⁶. Il est prévu d'atteindre un total de 50 stations et 300 vélos en 2023²⁷. Dans le canton de Genève, le système VéloPartage s'est déployé à partir du mois d'août 2020 dans 20 communes. À mai 2023, il y avait 571 stations réparties sur le territoire cantonal genevois et 928 vélos en location. Afin d'étendre ce réseau de vélo en libre-service, des échanges sont en cours avec les autorités du Genevois français²⁸. Au cours de l'année 2023, des vélos en libre-service ont été déployés dans les communes d'Annemasse, Divonne-les-Bains et Saint-Genis-Pouilly.

Des services d'autopartage ont été développés côté suisse et côté français. À fin 2021, il y avait 124 emplacements (89 dans le canton de Genève, 15 dans le canton de Vaud et 20 dans le Genevois français) avec 266 véhicules disponibles (218 dans le canton de Genève,

²⁶ Les communes concernées sont Mies, Chavannes-de-Bogis, Coppet, Founex, Eysins, Nyon, Grens, Gland, Bursins, Vich, Rolle et Mont-sur-Rolle.

²⁷ Source : <https://regiondenyon.ch/mobilite/mobilite-active/velos-en-libre-service/>.

²⁸ Source : Projet d'agglomération de 4^{ème} génération du Grand Genève – Rapport principal – p. 120-122, https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/rapport-principal_hd.pdf.

22 dans le canton de Vaud et 26 dans le Genevois français). Depuis début 2023, sous l'impulsion du Grand Genève, un partenariat a été mis en place entre les opérateurs suisses et français permettant aux clients de bénéficier d'une inscription gratuite auprès de l'autre prestataire.

Le covoiturage a fait l'objet d'une stratégie transfrontalière établie en juin 2020. Cela a permis de développer plusieurs actions :

- Le développement du site www.covoiturage-leman.org en agrégeant les sites de covoiturage du bassin lémanique ;
- La création d'une voie de covoiturage à la douane de Thônex-Vallard, qui a été initiée en 2018 avec une période d'expérimentation ;
- Le déploiement de deux lignes de covoiturage dynamique (Vuache-Genevois, Faucigny avec projet de connexion avec l'entrée ouest de Genève). Une nouvelle ligne transfrontalière entre le Pays de Gex et Meyrin est également prévue pour la fin de l'année 2023 ;
- La prise en charge par le Pôle métropolitain d'une partie du coût du service d'une plateforme de covoiturage pour les passagers, dès lors que l'origine ou la destination du déplacement se situent dans le Genevois français (cela concerne donc également les trajets transfrontaliers).

Une voie réservée aux véhicules à occupation multiple (VOM) sur la plateforme douanière de Bardonnex est en cours d'étude²⁹.

²⁹ Sur le canton de Genève, le développement des plans de mobilité employeurs a également été audité. La Cour des comptes de la République et canton de Genève constate que les plans de mobilité employeurs représentent un véritable levier en faveur du report modal. Cependant, ils sont encore trop peu développés aussi bien par les entités publiques (pour lesquelles il y a une obligation réglementaire, art.3 al.2 RPMob, H 1 21.03) que par les entreprises privées. Le canton, les communes et institutions de droit public peinent donc remplir leur devoir d'exemplarité.

4. Les attentes des usagers et non-usagers du LEx

Pour mesurer l'adéquation des mesures d'accompagnement du LEx avec les pratiques des habitants du Grand Genève, les trois ISC se sont associées à une enquête sur la mobilité réalisée par la faculté de l'environnement naturel architectural et construit (ENAC) de l'école polytechnique de Lausanne (EPFL). Cette enquête a été réalisée durant l'automne 2022.

Les participants à l'enquête ont été sélectionnés afin d'avoir un échantillon représentatif de la population de l'arc lémanique. Cette première vague d'enquête du panel a permis de récolter 11'248 questionnaires remplis, soit un taux de réponse de 24%.

Les analyses concernant le Grand Genève se sont basées sur les enquêtés ayant déclaré se déplacer au moins une fois par mois au sein de l'agglomération du Grand Genève. Cela représente 5'703 répondants, soit 55% des personnes interrogées. Au sein de cet échantillon, 53 % des répondants (2'998 individus) citent au moins une mesure qui pourrait leur faire utiliser davantage le LEx. À l'inverse, 38,2 % des répondants (2'176 individus) déclarent qu'aucune mesure ne pourrait leur faire utiliser davantage le LEx. Enfin, 7,2 % de l'échantillon (410 individus) ne citent aucune mesure d'accompagnement en particulier, mais déclarent déjà utiliser le LEx très régulièrement.

4.1. Des demandes d'amélioration ciblées sur les transports collectifs de rabattement, les voies cyclables et les tarifs des stationnements P+R

Selon les catégories des mesures d'accompagnement du LEx, il ressort de l'enquête panel lémanique sur la mobilité de l'EPFL³⁰ que 39% des demandes d'amélioration portent sur les transports collectifs vers les gares du LEx, et plus précisément :

- Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEx pour 16% des demandes exprimées ;
- Créer de nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEx (12%) ;
- Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEx (11%).

Ensuite, les demandes portent sur la création de pistes et voies cyclables (14%).

Enfin, la troisième demande porte sur la diminution des tarifs des stationnements P+R (13%).

³⁰ Question posée : « Quelles mesures pourraient vous faire utiliser davantage le Léman Express (LEx) pour vos déplacements dans le Grand Genève ».

Nombre de mesures citées

Mesures	Fréquence	Part des réponses
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEx	518	15,7%
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	458	13,9%
Diminuer les tarifs des P+R	415	12,6%
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEx	399	12,1%
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEx	370	11,2%
Créer de nouvelles places P+R	264	8,0%
Améliorer/créer des chemins piétonniers	161	4,9%
Autre (veuillez préciser)	112	3,4%
Augmentation de l'offre du LEx	93	2,8%
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	78	2,4%
Diminuer les tarifs des vélostations	67	2,0%
Diminuer le tarif du LEx	65	2,0%
Améliorer la sécurité des P+R	57	1,7%
Créer des nouvelles places dans les vélostations	54	1,6%
Améliorer la sécurité dans les vélostations	45	1,4%
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	37	1,1%
Créer/augmenter les possibilités de recharge dans les P+R	23	0,7%
Transport du vélo dans le LEx - place et prix	21	0,6%
Améliorer la prévisibilité du LEx	17	0,5%
Créer/augmenter les possibilités de recharge dans les vélostations	16	0,5%
Diminuer le tarif des bus et trams	15	0,5%
Améliorer les correspondances LEx-bus-tram-train	11	0,3%
Total	3296	100%

Note : ce tableau reporte uniquement les mesures citées pour les gares du Grand Genève du LEx (avec plus de 40 répondants au minimum)

Source : Enquête EPFL panel lémanique mobilité – Les usages des mesures d'accompagnement du LEx, 2023
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

4.2. Des demandes peu différentes entre les usagers et les non-usagers

Pour les mesures de rabattement en transports collectifs, aussi bien les usagers (37%) que les non-usagers (40%) souhaitent une amélioration.

Les différences entre les usagers et les non-usagers concernent les voies cyclables et la tarification des stationnements P+R :

- 16% des usagers du LEx souhaitent de meilleures voies cyclables ;
- 14% des non-usagers du LEx souhaitent une diminution des tarifs des P+R (Thonon les bains : 20% des demandes, Cornavin : 17%, Coppet : 16% et Bellegarde : 14%).

Cette demande de diminution des tarifs des P+R dans certaines gares est en lien avec l'objectif de report modal et de l'action 10 du plan d'action du stationnement 2020-2025³¹ du canton de Genève. Ce dernier vise à « adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine » et « maîtriser le stationnement pendulaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et développer les parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière ». De plus, un état des lieux du stationnement dans un périmètre de 200 mètres autour des gares françaises du LEx réalisé au printemps 2022, montre que les collectivités et les communes n'ont pas harmonisé leur politique tarifaire d'une gare du LEx à l'autre.

Côté vaudois, la Stratégie interfaces lancée par le canton en 2019 vise à soutenir l'étude et la réalisation de P+R dont l'emplacement et la capacité ont préalablement fait l'objet d'une étude régionale. Le cofinancement cantonal est également conditionné à la fixation de tarifs et de critères d'éligibilité harmonisés. Même si cette stratégie n'a pas encore permis l'émergence d'un projet de P+R dans le périmètre du LEx (cf. problèmes de maturité du projet de P+R à Coppet), plusieurs projets sont planifiés dans tout le canton, y compris dans le district de Nyon.



Source : Enquête EPFL panel lémanique mobilité – Les usages des mesures d'accompagnement du LEx, 2023
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

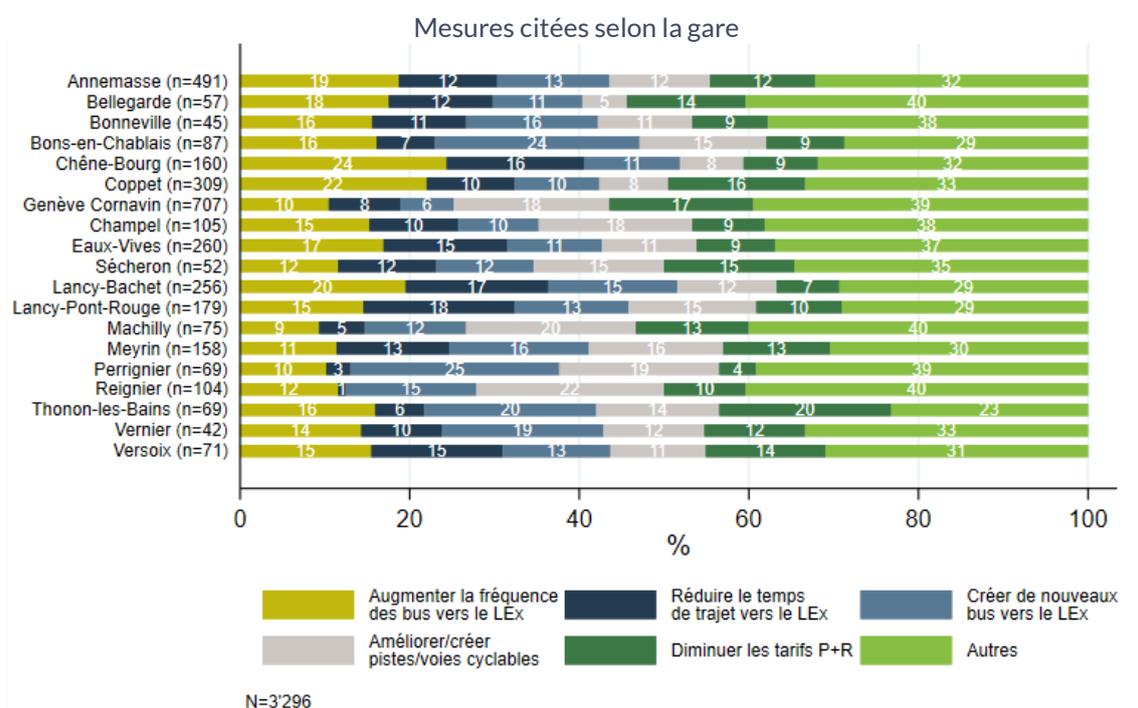
4.3. Les demandes d'amélioration selon les gares du LEx

En ne considérant que les gares pour lesquelles 40 demandes au moins ont été exprimées, les demandes prioritaires des usagers et non-usagers du LEx sont les suivantes :

- Pour les gares de Reignier (22%), Machilly (20%), Champel (18%), Cornavin (18%) et Sécheron (15%), les demandes portent principalement sur **l'amélioration et la création de pistes et voies cyclables** ;

³¹ Source : <https://www.ge.ch/document/plan-actions-du-stationnement-2020-2025>.

- Pour les gares de Perrignier (25%), Bons-en-Chablais (24%), Vernier (19%) Bonneville (16%) et Meyrin (16%), les demandes portent principalement sur la **création de nouvelles lignes de transport collectif** ;
- Pour les gares de Chêne-Bourg (24%), Coppet (22%), Annemasse (19%), Bellegarde (18%), Eaux-Vives (17%), Lancy-Bachet (20%) et Versoix (15%), les demandes portent principalement sur l'**augmentation de la fréquence des lignes de bus** ;
- Pour la gare de Lancy-Pont-Rouge (18%), les demandes portent principalement sur la **réduction du temps de trajet des transports collectifs** ;
- Pour la gare de Thonon (20%) les demandes portent principalement sur la **diminution des tarifs du stationnement P+R**.



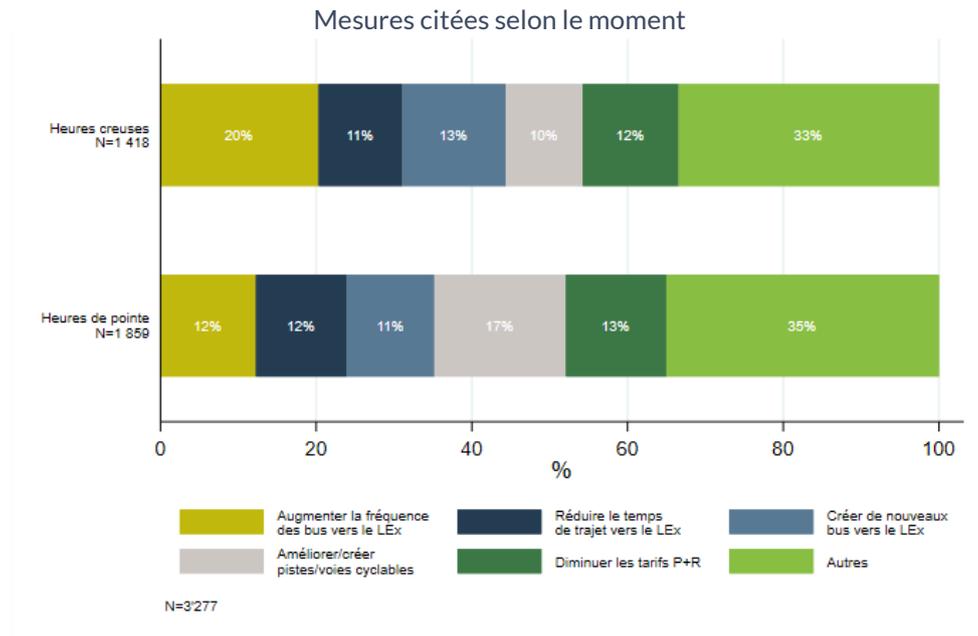
Source : Enquête EPFL panel lémanique mobilité – Les usages des mesures d’accompagnement du LEx, 2023
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

4.4. Les demandes d’amélioration selon les heures et les usages

Il est aussi pertinent de comparer les heures auxquelles se rapportent les demandes d’amélioration, car les heures de pointe concernent l’usage du LEx comme moyen de transport sur le lieu de travail ou de formation, alors que les heures creuses concernent les déplacements pour les loisirs ou les achats.

En fonction de cette distinction, les demandes se différencient de la manière suivante :

- Pour les heures creuses, la demande porte principalement sur l’augmentation de la fréquence des lignes de transport collectif vers les gares du LEx (20%) ;
- Pour les heures de pointe, la demande porte principalement sur l’amélioration et la création de pistes et voies cyclables (17%).



Source : Enquête EPFL panel lémanique mobilité – Les usages des mesures d’accompagnement du LEx, 2023
Analyse : Cour des comptes de la République et canton de Genève, 2023

5. Axes d'amélioration proposés

Au vu des constats effectués dans cet audit en commun, les trois ISC proposent plusieurs axes d'amélioration qui sont formulés dans leurs rapports respectifs.

5.1. Améliorer le degré de maturité des mesures prévues dans les projets d'agglomération pour garantir le cofinancement de la Confédération suisse

Dans leur rapport d'audit respectif, les trois ISC ont relevé un manque de maturité des mesures prévues dans les projets d'agglomération. La Cour des comptes de la République et canton de Genève et la Cour des comptes du canton de Vaud préconisent d'améliorer le degré de maturité (faisabilité et conception) de la planification des mesures d'accompagnement du LEx ainsi que de leur dispositif de mise en œuvre. Cela passe notamment par des exigences en fonction de l'horizon de réalisation, des coûts associés et des maîtres d'ouvrage responsables de leur mise en œuvre. Pour ce faire, il est nécessaire, d'avoir :

- Des compétences bien définies et adéquates, ainsi que des ressources financières pour tous les maîtres d'ouvrage, notamment les communes ;
- Une définition commune des études et travaux nécessaires pour la réalisation des mesures ;
- Une compréhension partagée des engagements conventionnés pour la mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération.

Cette amélioration de la maturité de la planification des mesures permettra de réduire le retard dans leur mise en œuvre et les risques de pertes de cofinancement fédéral.

5.2. Développer les parkings P+R et harmoniser la tarification pour renforcer le report modal en amont de l'agglomération

Les trois ISC ont relevé des difficultés dans le développement des stationnements P+R et des disparités dans leurs exploitations. Face à ces faiblesses, la Cour des comptes de la République et canton de Genève recommande à l'État de Genève de coordonner avec les autorités françaises le développement, l'exploitation et la tarification des parkings P+R en amont du cœur de l'agglomération du Grand Genève. Cela permettra d'adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine, avec une harmonisation de la tarification à une échelle régionale et transfrontalière.

En effet, l'absence d'harmonisation de la politique tarifaire constatée par la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes déséquilibre le fonctionnement du stationnement, incitant les automobilistes à se rendre plus naturellement vers une gare où le parking est gratuit. Ainsi, une modélisation des tarifs et des temps de parcours de gare en gare en train et/ou en voiture fait ressortir pourquoi une gare où le stationnement est gratuit peut attirer les automobilistes usagers du train et entrer en concurrence avec une gare limitrophe où le stationnement est payant. Par exemple, un usager effectuant le trajet Thonon/Genève en train doit payer le parking à Thonon (89 € par mois), puis aller à destination en train (173,5 € par mois). S'il gare sa voiture à Perrignier, il doit réaliser 10

km en voiture pour se garer gratuitement puis aller à destination en train (155,1 € par mois). Cet exemple montre que le calcul économique peut conduire des usagers du LEX à utiliser la voiture pour contourner les différences de prix des parkings.

5.3. Désigner sur le territoire du Genevois français une seule autorité organisatrice de la mobilité pour faciliter la coordination avec les autres acteurs de l'agglomération

Face à une pluralité d'acteurs en charge des mobilités au sein de l'agglomération du Grand Genève la chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes considère que la désignation d'une seule autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est nécessaire et que le pôle métropolitain a vocation à exercer cette compétence. Cela permettra de clarifier le cadre institutionnel et d'améliorer l'intermodalité sur le territoire du Genevois français. La Cour des comptes de la République et canton de Genève a relevé dans ses travaux une forte attente des acteurs genevois dans ce sens.

Une AOM représentant, avec ses 450 000 habitants, un poids quasi équivalent à celui du canton de Genève, permettrait de peser dans le dialogue transfrontalier.

Toutes les recommandations de la Cour des comptes de la République et canton de Genève ont été acceptées par l'office cantonal des transports qui s'est engagé à les mettre en œuvre d'ici fin 2029. Les 10 rapports établis par la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes ont été remis aux autorités compétentes. Le rapport de la Cour des comptes du canton de Vaud sera prochainement soumis à consultation des entités auditées.

6. Conclusion

Les trois ISC relèvent que la moitié des mesures infrastructurelles d'accompagnement du LEx sont en retard et cela représente les trois quarts du montant estimé des investissements évalués (soit 852 millions CHF sur 1'142 millions CHF). À titre de comparaison, ces mesures d'accompagnement représentent environ les deux tiers des coûts de la construction de la ligne CEVA (1.8 milliard CHF). Les retards constatés s'expliquent principalement par un manque de maturité (conception et faisabilité) des mesures planifiées et par l'opposition de communes.

Bien que souvent tardive par rapport aux calendriers prévus initialement pour accompagner la mise en service du LEx, la mise en œuvre des mesures d'accompagnement contribue à son succès même si elles peuvent sans doute encore être adaptées pour correspondre davantage aux attentes des usagers et attirer de nouveaux usagers. Elles concrétisent les efforts pour adopter une approche globale de la mobilité à l'échelle du Grand Genève qui est sans doute à poursuivre si l'on souhaite faciliter les déplacements en transport en commun sur l'ensemble de ce territoire.

Des axes d'amélioration sont possibles en matière de planification de ces mesures, d'harmonisation des pratiques notamment sur le plan tarifaire et de simplification de la gouvernance. La mise en œuvre progressive des mesures d'accompagnement devrait selon toute logique avoir pour effet de contribuer à augmenter le trafic passager du LEx qui dépasse déjà les prévisions initiales ce qui à terme, pourrait poser la question de sa saturation si les capacités d'emport ne sont pas adaptées à cette progression.

7. Remerciements

Cette synthèse commune a été rédigée par les trois ISC après réception des observations des audités émis sur chaque territoire concerné.

Les trois ISC remercient l'ensemble des élus, des cadres et des collaborateurs qui lui ont consacré du temps. Les trois ISC remercient également les représentants du pôle mobilité du Grand Genève qui ont été associés à cette démarche d'audit particulière. Un remerciement particulier est adressé aux collaborateurs des différentes entités (maîtres d'ouvrage) qui ont répondu au questionnaire sur les mesures d'accompagnement du LEX qui ont été sollicitées.

Les trois ISC remercient enfin les collaborateurs du laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) de la faculté de l'environnement naturel architectural et construite (ENAC) de l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), ainsi que l'ensemble des répondants à l'enquête panel lémanique sur la mobilité.

Les rapports d'audit sur chaque territoire concerné sont consultables sur le site de chacune des trois ISC :

- Cour des comptes de la République et canton de Genève :
<https://cdc-ge.ch>
- Cour des comptes du Canton de Vaud :
<https://www.vd.ch/cdc>
- Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes :
<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-auvergne-rhone-alpes>

Genève, Lausanne et Lyon, le 16 octobre 2023

Pour la Cour des comptes
de la République et canton
de Genève

Sophie FORSTER
CARBONNIER
Présidente

Frédéric VARONE
Magistrat suppléant

Pour la Cour des comptes
du Canton de Vaud

Valérie SCHWAAR
Présidente

Guy-Philippe BOLAY
Magistrat

Pour la Chambre régionale
des comptes Auvergne-
Rhône-Alpes

Bernard LEJEUNE
Président

Sandrine FAIVRE-PIERRET
Premier conseiller

8. Annexe

Liste des mesures infrastructurelles d'accompagnement du LEx, état en février 2023

Mesure	Projet aggro	Type de mesure	Gare	Maitre d'ouvrage
Construction de 100 places P+R (gare de Chêne-Boug)		Stationnement P+R	Chêne-Bourg	Fondation des parkings
Aménagement de 135 places pour deux-roues motorisées dans le parking souterrain (gare de Chêne-Bourg)		Stationnement deux-roues motorisés	Chêne-Bourg	Fondation des parkings
Construction d'une vélostation de 250 places et 164 places vélo prévues sur l'espace public (gare de Chêne-Bourg)		Stationnement vélos	Chêne-Bourg	Canton
Réalisation d'un maillage mobilité douce et d'aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne (gare de Chêne-Bourg) - Maillage MD et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne (Parc Peillonex) (36-1-13a)	2	Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Commune / Communauté communes-agglo
Réalisation d'un maillage mobilité douce et d'aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne (gare de Chêne-Bourg) - Maillage MD et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne (rue Jean Pelletier, av. de Thônex nord, av. Tronchet, rue Jacquier et av. de Thônex sud) (36-1-13b)	2	Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Canton
Voie verte d'agglomération (gare de Chêne-Bourg) - tronçon sur couverture CEVA (10-1b)	1	Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Canton
Aménagement de l'interface de la gare de Chêne-Bourg (10-3d)	1	Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Canton
Création des lignes 38 et H et modification des tracés des lignes C et 31 (gare de Chêne-Bourg)		Rabattement et compléments de réseau TC	Chêne-Bourg	Canton
Création des lignes 37, 38 et 39 et modifications des lignes 31 et 32 (gare de Chêne-Bourg)		Rabattement et compléments de réseau TC	Chêne-Bourg	Canton
Aménagements TC pour le rabattement du quartier des Communaux d'Ambilly sur la gare de Chêne-Bourg (36-3-17)	3	Rabattement et compléments de réseau TC	Chêne-Bourg	Canton
Balisage vélo de l'itinéraire Seymaz (Jussy - Chevrier - Belle-Idée - Trois-Chênes) (gare de Chêne-Bourg) (16-25)	2	Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Canton
Construction de 50 places P+R (Gare des Eaux-Vives)		Stationnement P+R	Genève-Eaux-Vives	CFF / SNCF
Construction d'une vélostation de 230 places (gare des Eaux-Vives)		Stationnement vélos	Genève-Eaux-Vives	Fondation des parkings
Construction d'une vélostation de 500 places (gare des Eaux-Vives) (10-8)	2	Stationnement vélos	Genève-Eaux-Vives	Commune / Communauté communes-agglo
Construction de 100 couverts à vélos en ville de Genève (Gare des Eaux-Vives) (30-9)	2	Stationnement vélos	Genève-Eaux-Vives	Commune / Communauté communes-agglo
Voie verte d'agglomération Annemasse - St-Genis-Pouilly : tronçon gare des Eaux-Vives - Hôpital cantonal (tronçon de la ceinture modes doux de la Ville de Genève) Tronçon "Weber-Agasse" (gare des Eaux-Vives) (30-4a)	1	Rabattements modes doux	Genève-Eaux-Vives	Commune / Communauté communes-agglo
Modification du tracé de la T71 (gare des Eaux-Vives) (la ligne T71 s'appelle dorénavant 271 et son terminus est à Rive, elle ne dessert plus la gare des Eaux-Vives)		Rabattement et compléments de réseau TC	Genève-Eaux-Vives	Canton
Mise en place de la ligne 17 Annemasse - Genève (gare des Eaux-Vives) (36-1-29)	3	Rabattement et compléments de réseau TC	Genève-Eaux-Vives	Canton
Aménagement de l'interface des Eaux-Vives (gare des Eaux-Vives) (10-3c)	1	Rabattements modes doux	Genève-Eaux-Vives	Commune / Communauté communes-agglo
Aménagements pour trolleybus /TOSA sur la ligne TC entre les Eaux-Vives et le quartier des Communaux d'Ambilly (gare des Eaux-Vives) (36-3-2)	1	Rabattement et compléments de réseau TC	Genève-Eaux-Vives	Canton
Requalification de l'espace rue sur l'axe Frontenex entre la place des Eaux-Vives et le quartier des Communaux d'Ambilly (gare de Eaux-Vives) (36-3-8)	2	Rabattement et compléments de réseau TC	Genève-Eaux-Vives	Canton
Aménagement de l'interface Genève-Champel (gare de Champel) (10-3f)	1	Rabattements modes doux	Genève-Champel	Commune / Communauté communes-agglo
Voie verte d'agglomération Annemasse - St-Genis-Pouilly : tronçon gare des Eaux-Vives - Hôpital cantonal (tronçon de la ceinture modes doux de la Ville de Genève) Tronçon "Pont-de-Carouge - Fonderie - Fontenette" (gare de Champel) (30-4d)	1	Rabattements modes doux	Genève-Champel	Commune / Communauté communes-agglo
Construction d'une liaison souterraine mobilité douce entre l'hôpital cantonal et la halte Genève-Champel (gare de Champel) (10-4)	1	Rabattements modes doux	Genève-Champel	Canton
146 places de stationnement deux-roues motorisées prévues sur l'espace public (gare de Champel)		Stationnement deux-roues motorisés	Genève-Champel	Commune / Communauté communes-agglo
Prolongement de la ligne de bus 7 par étape jusqu'aux Grands Esserts (gare de Champel) - Aménagements pour la priorisation des bus dans le secteur du Bout-du-Monde (40-7)	2	Rabattement et compléments de réseau TC	Genève-Champel	Canton
Mise en place de la ligne 48: Veyrier-Tournettes - Bachet (gare de Lancy-Bachet) - Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV - Grands Esserts - Veyrier (40-3)	2	Rabattement et compléments de réseau TC	Lancy-Bachet	Canton
Aménagement de l'interface du Bachet (gare de Lancy-Bachet) (10-3b)	1	Rabattements modes doux	Lancy-Bachet	Canton
Vélostation de 270 places et 80 places supplémentaires sur l'espace public (gare de Lancy-Bachet)		Stationnement vélos	Lancy-Bachet	Canton
Création d'une zone 30: sécurisation de l'interface au bas de la route de la Chapelle (Gare de Lancy-Bachet)		Rabattements modes doux	Lancy-Bachet	Canton

Mesure	Projet aggro	Type de mesure	Gare	Maitre d'ouvrage
Aménagements cyclables au chemin des Palettes (gare de Lancy-Bachet)		Rabattements modes doux	Lancy-Bachet	Canton
Aménagements d'itinéraires pour la mobilité douce dans le secteur Jacques-Grosselin en lien avec le PAV (gare de Lancy-Bachet) - Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge (30-60)	4	Rabattements modes doux	Lancy-Bachet	Commune / Communauté communes-agglo
Modification de la ligne 62 sur France (gare de Lancy-Bachet)		Rabattement et compléments de réseau TC	Lancy-Bachet	Canton
Construction d'un P+R au Bachet (Trèfle Blanc) (gare de Lancy-Bachet)		Stationnement P+R	Lancy-Bachet	Fondation des parkings
Réaffectation du P+R de l'Étoile (en parking public et habitants en lien avec le PAV) (gare de Lancy-Pont-Rouge)		Stationnement P+R	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Prolongement de la ligne K: Chancy-douane – Lancy-Pont-Rouge (gare de Lancy-Pont-Rouge)		Rabattement et compléments de réseau TC	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Prolongement de la ligne K: Chancy-douane – Stade de Genève (gare de Lancy-Pont-Rouge)		Rabattement et compléments de réseau TC	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Prolongement de la ligne J: Avusy – Lancy-Pont-Rouge (gare de Lancy-Pont-Rouge)		Rabattement et compléments de réseau TC	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Prolongement de la ligne J: Avusy – Stade de Genève (gare de Lancy-Pont-Rouge)		Rabattement et compléments de réseau TC	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Aménagement de l'interface de Lancy-Pont-Rouge (gare de Lancy-Pont-Rouge) (10-3e)	1	Rabattements modes doux	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Lancy-Pont-Rouge (gare de Lancy-Pont-Rouge) (30-23)	2	Rabattements modes doux	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Requalification de l'avenue de la Praille: croix mobilité douce est-ouest (gare de Lancy-Pont-Rouge) (30-28)	4	Rabattements modes doux	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Aménagements cyclables Pont de Lancy (gare de Lancy-Pont-Rouge) - Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1er août) : réaménagement en surface (35-26)	4	Rabattements modes doux	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Réalisation de la promenade des Crêtes et du passage sous la route du Grand-Lancy (gare de Lancy-Pont-Rouge) (30-22)	2	Rabattements modes doux	Lancy-Pont-Rouge	Canton
Requalification de l'espace public dans le PAV : promenade des Crêtes, de la route de Chancy au Bachet-de-Pesay (gare de Lancy-Pont-Rouge) (30-6)	1	Rabattements modes doux	Lancy-Pont-Rouge	Commune / Communauté communes-agglo
Projet CFF d'aménagement d'un «Hub mobilité» incluant un P+R de 200 places (gare de La Plaine)		Stationnement P+R	La Plaine	CFF / SNCF
Création de la ligne Y: Avusy – Soral (gare de La Plaine)		Rabattement et compléments de réseau TC	La Plaine	Canton
Création des lignes 76 (Viry-Soral-La Plaine) et 77 (Avusy – La Plaine)		Rabattement et compléments de réseau TC	La Plaine	Canton
Parking couvert de 36 places vélos dans le cadre du projet d'aménagement de la gare (gare de La Plaine)		Stationnement vélos	La Plaine	CFF / SNCF
Construction d'un passage inférieur en faveur des MD pour sécuriser le franchissement des voies CFF sur la route de la Plaine (gare de La Plaine) (13-21)	4	Rabattements modes doux	La Plaine	Canton
Aménagement de 200 places P+R (gare de Satigny)		Stationnement P+R	Satigny	CFF / SNCF
Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny (gare de Satigny) (13-12)	2	Rabattements modes doux	Satigny	Canton
Intégration dans une zone 30km/h de la route cantonale située devant la gare (gare de Satigny)		Rabattements modes doux	Satigny	Canton
Couvert vélos de 25 places dans le cadre des travaux de réaménagement du parvis de la gare (gare de Satigny)		Stationnement vélos	Satigny	CFF / SNCF
Passage de la voie verte d'agglomération par la gare (gare de Zimeysa) - Voie verte d'agglomération : section centre de Vernier - route du Mandement (33-11)	2	Rabattements modes doux	ZIMEYSA	Canton
Aménagement de la place de la gare de Zimeysa et développement d'un réseau mobilité douce (gare de Zimeysa) - Accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la construction d'un passage sous-voie (33-9)	2	Rabattements modes doux	ZIMEYSA	Canton
Parking couvert de 10 places vélos dans le cadre du projet de réaménagement de la gare (gare de Zimeysa)		Stationnement vélos	ZIMEYSA	CFF / SNCF
Nouvel arrêt du BHNS Genève – Vernier – Zimeysa construit sur la route de Nant-d'Avril (gare de Meyrin) - Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier (33-13)	3	Rabattement et compléments de réseau TC	Meyrin	Canton
Nouveau passage inférieur pour les modes doux de 6m de large (gare de Meyrin) (33-23)	3	Rabattements modes doux	Meyrin	Canton
Parking couvert de 25 places vélos prévu dans le cadre du projet d'amélioration de la gare (gare de Meyrin)		Stationnement vélos	Meyrin	CFF / SNCF
Passage de la voie verte d'agglomération par la gare (gare de Meyrin) - section centre de Vernier - route du Mandement (33-11)	2	Rabattements modes doux	Meyrin	Canton
Passage de la voie verte d'agglomération par la gare (gare de Vernier) - section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier (30-21)	2	Rabattements modes doux	Vernier	Canton
Amélioration du passage inférieur actuel avec un puit de lumière (gare de Vernier)		Rabattements modes doux	Vernier	CFF / SNCF



Mesure	Projet aggro	Type de mesure	Gare	Maitre d'ouvrage
Passerelle modes doux reliant la gare au quartier de Blandonnet (gare de Vernier)		Rabattements modes doux	Vernier	Commune / Communauté communes-agglo
Parking couvert de 20 places vélos (gare de Vernier)		Stationnement vélos	Vernier	CFF / SNCF
Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Étang, de Blandonnet et la halte RER Vernier (gare de Vernier) (33-15)	3	Rabattements modes doux	Vernier	Commune / Communauté communes-agglo
Développement d'un réseau mobilité douce d'accessibilité à la halte Vernier (gare de Vernier) (33-10)	2	Rabattements modes doux	Vernier	Canton
Organisation des correspondances de la ligne, cadence ½h calée sur le train. Optimisation de l'accessibilité des espaces publics (gare de Pont-Céard)		Rabattement et compléments de réseau TC	Pont-Céard	Canton
Aménagement 10 places P+R deux roues motorisées (gare de Pont-Céard)		Stationnement deux-roues motorisés	Pont-Céard	Commune / Communauté communes-agglo
Extension du P+R à 105 places (gare de Versoix)		Stationnement P+R	Versoix	Canton
Mise en place de la ligne V: CS La Becassière – Aéroport, cadence ½h calée sur le train (gare de Versoix)		Rabattement et compléments de réseau TC	Versoix	Canton
Mise en place de la ligne 50 : CS La Becassière – Aéroport, cadence ½h calée sur le train (gare de Versoix)		Rabattement et compléments de réseau TC	Versoix	Canton
Construction d'une passerelle MD à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface (gare de Versoix) (12-17)	3	Rabattements modes doux	Versoix	Commune / Communauté communes-agglo
Aménagements MD à Versoix section Molard – ch. de la Papeterie, construction d'une passerelle MD et renaturation de la Versoix (dernière section) (gare de Versoix) (12-23)	2	Rabattements modes doux	Versoix	Commune / Communauté communes-agglo
Construction de stationnements vélo à la gare de Versoix-Centre et à la gare de Pont-Céard et amélioration de l'intermodalité (gare de Versoix) (12-21)	2	Stationnement vélos	Versoix	Commune / Communauté communes-agglo
Extension du P+R à 100 places (gare Les Tuileries)		Stationnement P+R	Les Tuileries	Fondation des parkings
Extension du P+R à 400-800 places (gare Les Tuileries)		Stationnement P+R	Les Tuileries	Fondation des parkings
Amélioration des aménagements cycles sur la routes des Romelles (gare des Tuileries)		Rabattements modes doux	Les Tuileries	Canton
Aménagements pour les cycles chemin de Valéry, route de Prégny et chemin de Chambésy (gare de Chambésy)		Rabattements modes doux	Chambésy	Commune / Communauté communes-agglo
Voie verte de Versoix à Prégny-Chambésy (12-32)	3	Rabattements modes doux	Chambésy	Canton
Modération de trafic au chemin des Cornillons (gare de Chambésy)		Rabattements modes doux	Chambésy	Commune / Communauté communes-agglo
Aménagement de la place de la gare (gare de Chambésy)		Rabattements modes doux	Chambésy	Commune / Communauté communes-agglo
Création de la ligne 58: Vengeron – Aéroport (gare de Chambésy)		Rabattement et compléments de réseau TC	Chambésy	Canton
Création de la ligne 59 Vengeron-Aéroport		Rabattement et compléments de réseau TC	Chambésy	Canton
Elargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève (gare de Chambésy) (12-53)	4	Rabattements modes doux	Chambésy	Canton
Aménagements cyclables sur l'avenue de la Paix (gare de Genève-Sécheron) - Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas (30-54)	4	Rabattements modes doux	Genève-Sécheron	Commune / Communauté communes-agglo
Amélioration de la cadence de la ligne 28 en correspondance avec le tram (Gare de Genève-Sécheron)		Rabattement et compléments de réseau TC	Genève-Sécheron	Canton
(ligne 28 a été raccourcie à l'Aéroport comme prévue au PATC 20-24, remplacée par la ligne 22)		Rabattement et compléments de réseau TC	Genève-Sécheron	Canton
Rabattement ligne F sur la halte (gare de Genève-Sécheron)		Rabattement et compléments de réseau TC	Genève-Sécheron	Canton
Construction d'une passerelle MD de franchissement du faisceau des voies CFF à Sécheron (gare de Genève-Sécheron) (30-7)	1	Rabattements modes doux	Genève-Sécheron	Commune / Communauté communes-agglo
Aménagement d'une liaison MD sur le cours des Nobel et la promenade de la Paix valorisant le patrimoine paysager (gare de Genève-Sécheron) (32-1-17)	2	Rabattements modes doux	Genève-Sécheron	Canton
Extension de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy vers la gare Léman Express de Genève-Sécheron (gare de Genève-Sécheron) (12-60)	4	Rabattements modes doux	Genève-Sécheron	Canton
Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin (gare de Genève-Cornavin) (10-13)	2	Stationnement vélos	Genève-Cornavin	Commune / Communauté communes-agglo
Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1) (gare de Genève-Cornavin) (30-29)	4	Rabattements modes doux	Genève-Cornavin	Commune / Communauté communes-agglo
Aménagement de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la Ville de Genève (complément aux itinéraires balisés) - Aménagement Route de Thonon - tronçon chemin de Charvel - Chemin des Tattes (gare de Genève-Sécheron) (30-5b)	1	Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Canton
Développement d'un réseau MD à Chancy, Pougny et Challex (Chancy-gare de Pougny) (13-3)	1	Rabattements modes doux	Chancy (Gare Pougny)	Canton



Mesure	Projet agglo	Type de mesure	Gare	Maitre d'ouvrage
Prolongement de la piste cyclable sécurisée section Satigny - Russin (gare de Russin) (13-13)	2	Rabattements modes doux	Russin	Canton
Construction d'une vélostation à la gare de Lancy-Pont-Rouge (1'100 places) (gare de Lancy-Pont-Rouge)		Stationnement vélos	Lancy-Pont-Rouge	Fondation des parkings
Insertion d'une piste cyclable sur la route du Nant d'Avril (1'400 mètres linéaire) (gare de Meyrin) - Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril Ouest (33-29)	4	Rabattements modes doux	Meyrin	Canton
Réalisation de pistes cyclables sur la route de Jussy et la route de Mon-Idée dans le cadre des mesures d'accompagnement du grand projet des communaux d'Ambilly (3'090 mètres linéaire) (gare de Chêne-Bourg) - Balisage vélo de l'itinéraire Seymaz (Jussy - Chevrier - Belle-Idée - Trois-Chênes) (16-25)	2	Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Canton
Réalisation de pistes cyclables sur la route de Jussy et la route de Mon-Idée dans le cadre des mesures d'accompagnement du grand projet des communaux d'Ambilly (3'090 mètres linéaire) (gare de Chêne-Bourg) - Aménagements MD route de Mon-Idée - route de Choulex (16-44)	3	Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Canton
Création de pistes cyclables sur la route de Jussy, entre le hameau de l'Avenir et la route de Compois (3'200 mètres linéaires) (gare de Chêne-Bourg)		Rabattements modes doux	Chêne-Bourg	Canton
Plan localisé de chemin pédestre - Gare des Eaux-Vives (gare des Eaux-Vives) - Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Eaux-Vives) (10-3c)	1	Rabattements modes doux	Genève-Eaux-Vives	Commune / Communauté communes-agglo
Aménagement de la rue Eugène Lance pour améliorer le passage des cycles (gare de Lancy-Bachet) (30-48)	4	Rabattements modes doux	Lancy-Bachet	Commune / Communauté communes-agglo
Création d'une passerelle piétonne en parallèle du Pont du Mont-Blanc (Genève-Cornavin) - (30-3)	1	Rabattements modes doux	Genève-Cornavin	Commune / Communauté communes-agglo
Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD: élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	2	Rabattements modes doux	Coppet	Commune / Communauté communes-agglo
P+R à Coppet	1	Stationnement P+R	Coppet	Commune / Communauté communes-agglo
10-11a Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)	2	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
10-11b Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)	2	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
10-3a Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Annemasse)	1	Rabattement et compléments de réseau TC	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
10-6 Voie verte d'agglomération : aménagement sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	1	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
10-7 Construction d'une Maison de la mobilité à la gare d'Annemasse (avec une vélostation)	1	Stationnement vélos	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
14-16 Aménagement de l'itinéraire cyclable ViaRhona : tronçon gare d'Annemasse -Etrembières	3	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
15-1 Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier	3	Stationnement P+R	Reignier-Esery	Commune / Communauté communes-agglo
15-11 Réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	3	Rabattement et compléments de réseau TC	La-Roche-sur-Foron	Commune / Communauté communes-agglo
15-2 Développement du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier et requalification des espaces : développement des MD et aménagement des espaces publics autour du nouveau quartier de la gare	2	Rabattements modes doux	Reignier-Esery	Commune / Communauté communes-agglo
15-25 Aménagement structurants MD en rabattement vers le pôle d'échanges multimodal de Bonneville	3	Rabattements modes doux	Bonneville	Commune / Communauté communes-agglo
15-5 Construction de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de Bonneville		Stationnement P+R	Bonneville	Commune / Communauté communes-agglo
16-1 Développement d'un réseau structurant MD à Perrignier	1	Rabattements modes doux	Perrignier	Maitrise d'ouvrage multiple
16-2 Construction d'un P+R à Machilly	1	Stationnement P+R	Machilly	Commune / Communauté communes-agglo
16-22 Construction d'un P+R à Perrignier (phase 2)		Stationnement P+R	Perrignier	CFF / SNCF
16-33 Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Bons-en-Chablais	3	Stationnement P+R	Bons-en-Chablais	Commune / Communauté communes-agglo
16-35 Aménagement d'une véloroute entre Ville-La-Grand et Machilly	3	Rabattements modes doux	Machilly	Commune / Communauté communes-agglo
36-1-20 Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly	3	Rabattements modes doux	Annemasse	Privé
36-1-4 Aménagement de l'axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne (rabattement sur RER et tram)	1	Rabattement et compléments de réseau TC	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
36-1-6 Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse	1	Rabattement et compléments de réseau TC	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo

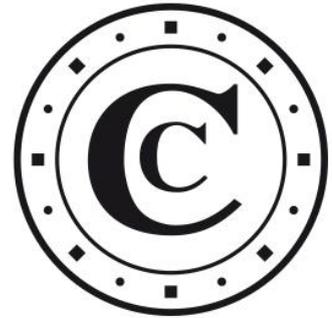


Mesure	Projet aggro	Type de mesure	Gare	Maitre d'ouvrage
36-1-9 Construction d'un P+R/B+R- Carrefour des chasseurs, en lien avec la mise en place du BHNS et du Tram	1	Stationnement P+R	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
36-2-3 Construction du pôle d'échange multimodal de la gare d'Annemasse	1	Rabattements modes doux	Annemasse	CFF / SNCF
36-2-4 Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier	1	Rabattements modes doux	Annemasse	Maitrise d'ouvrage multiple
36-2-9 Voie verte Léman Mont-Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)	2	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
36-3-20 Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge	3	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
37-13a Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains - Passerelle	3	Rabattements modes doux	Thonon-les-Bains	Commune / Communauté communes-agglo
37-13b Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains - Espaces publics et connexions	3	Rabattement et compléments de réseau TC	Thonon-les-Bains	Commune / Communauté communes-agglo
37-16 Construction d'un P+R à la gare de Thonon-les-Bains	3	Stationnement P+R	Thonon-les-Bains	Privé
37-17 Aménagement d'un axe fort TC Sciez - gare de Thonon-Les-Bains, en continuité du BHNS Genève - Sciez et requalification de l'av. Charles De Gaulle	3	Rabattement et compléments de réseau TC	Thonon-les-Bains	Département
38-2 Requalification de l'espace-rue et parcours cyclables des rives de l'Arve à Bonneville		Rabattements modes doux	Bonneville	Commune / Communauté communes-agglo
38-3 Requalification de l'espace-rue et MD : tronçon sud gare de Bonneville (commune d'Ayze)		Rabattements modes doux	Bonneville	Commune / Communauté communes-agglo
13-4 Construction d'un P+R complémentaire à Bellegarde-sur-Valserine	1	Stationnement P+R	Valserhône	CFF / SNCF
39-6 Aménagements MD pour la desserte du pôle d'échange multimodal de la gare de Bellegarde-sur-Valserine	1	Rabattements modes doux	Valserhône	Commune / Communauté communes-agglo
13-8 Construction d'un P+R et B+R à la gare de Pougny		Stationnement P+R	Pougny-Chancy	Commune / Communauté communes-agglo
13-3 Aménagements de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TC à Pougny-Chancy et Challex	1	Rabattements modes doux	Pougny-Chancy	Commune / Communauté communes-agglo
32-1-12 Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin		Rabattement et compléments de réseau TC	Cornavin	Département
10-12 Requalification de l'espace public sur l'espace gare d'Annemasse	2	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
14-1 Aménagement des liaisons MD vers les gares et haltes de la ligne ferroviaire Bellegarde - Annemasse (itinéraires et stationnement)	1	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
16-3 Construction d'un P+R à Bons-en-Chablais	1	Stationnement P+R	Thonon-les-Bains	Commune / Communauté communes-agglo
16-32 Aménagement d'un réseau structurant modes doux à Machilly	1	Rabattements modes doux	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
16-34 Aménagements MD pour la valorisation des abords de la gare de Bons-en-Chablais	3	Rabattements modes doux	Thonon-les-Bains	Commune / Communauté communes-agglo
16-37 Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Perrignier	3	Rabattement et compléments de réseau TC	Thonon-les-Bains	Commune / Communauté communes-agglo
16-4 Construction d'un P+R à Perrignier	1	Stationnement P+R	Thonon-les-Bains	Commune / Communauté communes-agglo
16-43 Aménagement d'une voie verte entre Machilly et Bons-en-Chablais	3	Rabattements modes doux	Thonon-les-Bains	Commune / Communauté communes-agglo
36-3-19 Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)	3	Rabattement et compléments de réseau TC	Annemasse	Commune / Communauté communes-agglo
39-4 Itinéraire MD de rabattement sur le PEM de Bellegarde dans l'agglo régionale de Valserhône	2	Rabattements modes doux	Valserhône	Commune / Communauté communes-agglo

■ Canton de Genève

■ District de Nyon

■ Genevois français



Vous pouvez prendre contact avec les institutions supérieures de contrôle par téléphone, courrier postal ou électronique.

Cour des comptes de la République et canton de Genève

Route de Chêne 54, 1208 Genève | +41 22 388 77 90

info@cdc-ge.ch | <https://cdc-ge.ch/>

Cour des comptes du canton de Vaud

Rue de Langallerie 11, 1014 Lausanne | +41 21 316 58 00

info.cour-des-comptes@vd.ch | <https://www.vd.ch/cdc>

Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes

124-126 boulevard Vivier Merle, CS 23624, 69503 Lyon Cedex 03 | +33 4 72 60 12 12

<https://www.ccomptes.fr/fr/chambres-regionales-et-territoriales-des-comptes/crc-auvergne-rhone-alpes/contact>