



RAPPORT D'OBSERVATION DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION THONON AGGLOMÉRATION (Département de la Haute-Savoie)

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

Exercices 2017 et suivants

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

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	2
RECOMMANDATIONS.....	5
INTRODUCTION.....	6
1 LES ENJEUX DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE	8
1.1 Présentation de la communauté d'agglomération de Thonon.....	8
1.2 Caractéristiques socio-économiques du territoire	10
2 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	13
2.1 Les compétences et l'organisation de la communauté d'agglomération en matière de mobilité	13
2.1.1 Les compétences.....	13
2.1.2 Une compétence AOM scindée	14
2.1.3 La question d'une AOM unique pour le Genevois français	16
2.1.4 L'organisation interne.....	17
2.1.5 Les aspects financiers	17
2.2 Les documents de planification	19
2.2.1 La planification transfrontalière : les projets d'agglomération.....	19
2.2.2 La planification communautaire	20
3 ANALYSE DES MESURES.....	23
3.1 Présentation des mesures	23
3.2 Le cadre de mise en œuvre.....	24
3.3 Le financement des mesures	25
3.4 Les conditions de mise en œuvre des mesures.....	28
3.4.1 Les délais	28
3.4.2 Les difficultés rencontrées et les facteurs de soutien.....	29
3.5 Utilisation des mesures par les usagers.....	33
3.5.1 Le suivi par l'EPCI	33
3.5.2 Les résultats d'enquêtes	34
ANNEXES	43

SYNTHÈSE

La communauté d'Agglomération de Thonon (Thonon Agglomération) est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) situé dans le département de Haute-Savoie, en bordure du lac Léman et frontalier avec la Suisse.

Thonon Agglomération compte 92 858 habitants (densité de 389 hab/ km²) pour une superficie de 293 km². Avec 36 973 habitants, Thonon-les-Bains est la ville-centre.

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

Le territoire du Grand Genève



La croissance démographique de Thonon Agglomération est très forte. En un peu plus de 30 ans, la population a augmenté de 58 %. Près d'un tiers des actifs du territoire de l'agglomération sont des travailleurs frontaliers. Environ la moitié d'entre eux travaille dans le canton de Genève, l'autre moitié dans le canton de Vaud.

Une compétence mobilité récente et incomplète

Thonon Agglomération détient la compétence « autorité organisatrice de la mobilité » (AOM) depuis le 1^{er} janvier 2018 par suite de la dissolution du SIBAT (Syndicat intercommunal des bus de l'Agglomération de Thonon-les-Bains). Depuis la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) de 2019, il s'agit d'une compétence obligatoire pour les communautés d'agglomération. La compétence d'AOM comprend notamment l'organisation des services de transport public réguliers et « à la demande », l'organisation de transports scolaires, l'organisation des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur, ou encore l'organisation de services relatifs aux mobilités actives.

Les statuts de Thonon Agglomération lui permettent aussi d'intervenir dans l'aménagement des pôles d'échange multimodaux, au titre de sa compétence « participation à l'aménagement des gares ». En revanche, l'EPCI ne disposant pas de la compétence voirie, il n'est pas compétent pour la réalisation des parkings relais non rattachés à une gare ni pour la mise en œuvre de projets des modes doux, à l'exception des voies cyclables de la ViaRhôna et du Tour du Léman, qui relèvent de sa compétence « activités touristiques et de loisirs ».

Thonon Agglomération a transféré une partie de sa compétence mobilité au Pôle métropolitain du Genevois français pour le soutien et l'exploitation de services d'autopartage et de covoiturage. Outre le fait que la compétence d'AOM ne peut être partagée juridiquement, une telle organisation ne peut qu'être défavorable à la cohérence d'ensemble de la mobilité au sein du Genevois français. La question est donc posée à tous les EPCI du Genevois français de transférer au seul Pôle métropolitain la compétence mobilité.

Dans le cadre spécifique d'un accord international, la gestion des lignes de bus transfrontalières est confiée au groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) pour les transports publics.

Des mesures d'accompagnement en retard de réalisation

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

Mesure	Objet
Réseau modes doux à Perrignier	Développement d'un réseau structurant modes doux à Perrignier
Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Bons-en-Chablais	Réorganisation des circulations devant la gare, création d'une gare routière, amélioration du stationnement et aménagements modes doux.
Construction d'un parking-relais à Perrignier	Construction d'un parking relais à côté de la gare de Perrignier
Construction d'un PEM en gare de Thonon-les-Bains - : création d'une passerelle	Interconnexion entre le pôle d'échange multimodal et l'hypercentre de Thonon : gare bi-face connectée à tous les modes de transport (TIM, MD, TC), réorganisation de la gare routière en la liant avec la gare ferroviaire.
Construction d'un pôle d'échange multimodal en gare de Thonon-les-Bains : aménagement des espaces publics et connexions	
Construction d'un P+R en gare de Thonon-les-Bains	Construction d'un parking en gare de Thonon-les-Bains, aux abords directs du pôle d'échange multimodal et en accès directs à celui-ci
Aménagement d'un axe fort de transport en commun Sciez- gare de Thonon-les-Bains,	Prolongement du BHNS de la RD 1005 (Genève – Sciez) dans Thonon jusqu'à la gare et requalification de l'Avenue Charles de Gaulle.

Parmi les sept mesures analysées, deux sont en service, trois en phase de réalisation ou projet et deux encore à l'état d'étude préliminaire ou d'avant-projet. Les deux mesures en service, qui concernent le pôle d'échange multimodal de Thonon, ne font l'objet d'aucun retard. Les autres, en particulier les mesures attachées aux territoires de Perrignier et de Bon-en-Chablais connaissent un retard de 5 ans et plus.

Le coût des quatre mesures, pour lesquelles un plan de financement détaillé est disponible, s'élève à 49,8 M€. Thonon Agglomération en finance 35,6 %, le Département de la Haute-Savoie à hauteur de 22,7 %, la commune de Thonon 15 %, la société EFFIA 11,4 %, la Région AURA 6,20 %, l'État français 5,8 % et la Confédération suisse moins de 3 %.

Le bilan de l'utilisation des mesures est difficile à réaliser puisque deux mesures seulement sont totalement mises en œuvre. Cependant, les études montrent une progression de la fréquentation des transports en commun, plus particulièrement du train.

Les mesures en cours de réalisation et en projet répondent partiellement aux attentes des habitants de l'agglomération, notamment les places de P+R supplémentaires à Perrignier. La question de la tarification des P+R, qui n'est pas encore vraiment pilotée par les autorités publiques, ressort comme un élément important pour l'utilisation de ces infrastructures clés dans le rabattement vers le Léman Express. Peu de mesures concernent les voies cyclables, excepté à Perrignier, mais le projet est très peu avancé, alors qu'il existe des attentes en la matière et qu'une pratique commence à se développer. De même, peu de mesures portent sur les transports en commun, alors que pour toutes les gares du territoire, le renforcement du réseau de bus apparaît primordial. D'après l'ordonnateur, la nouvelle délégation de transport en commun routier des personnes, prévoit des mesures de rabattement.

RECOMMANDATIONS

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

Recommandation n° 2 Mettre en place, en tant que maître d'ouvrage et /ou co-financeur, un suivi de l'utilisation des mesures cofinancées.

INTRODUCTION

Rappel de la procédure

Monsieur Christophe Arminjon, président de la communauté d'agglomération de Thonon Agglomération, ainsi que son prédécesseur, Monsieur Jean Neury, ont été informés 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 Christophe Arminjon, le 5 mai 2023, et avec Monsieur Jean Neury, le 15 mai 2023.

Le rapport d'observations provisoires, délibéré le 16 mai 2023, a été adressé le 23 juin 2023 à M. Christophe ARMINJON, ordonnateur en fonctions, ainsi qu'à M. Jean NEURY, ancien ordonnateur. A la même date, des extraits du rapport d'observations provisoires ont été transmis à M. le président du département de la Haute-Savoie et à M. le président-directeur général de la SNCF.

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

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

Le précédent rapport de la chambre sur Thonon Agglomération, publié en 2021, portait sur les exercices 2017 et suivants. La chambre avait formulé six recommandations portant sur la gouvernance, la gestion du personnel, la gestion budgétaire et la fiabilité des comptes, la commande publique. Le présent contrôle ne s'inscrivant pas dans une procédure d'examen de la gestion, ces recommandations ne font pas ici l'objet d'un suivi.

Présentation du contrôle

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

Territoire parmi les plus dynamiques d'Europe, le Genevois français accueille 425 000 habitants au sein de la métropole transfrontalière du Grand Genève qui compte plus d'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 1).

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 en service de ce nouveau réseau ferroviaire s'est en effet accompagnée de mesures visant à faciliter l'accès des usagers aux gares du réseau et favoriser l'utilisation de moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle, en rabattement vers le LEX (aménagement de pôles d'échanges multimodaux et de parkings relais ; développement des modes doux ; renforcement des transports en commun- bus et tramways). Ces actions au profit de la mobilité, appelées « mesures d'accompagnement » sont formalisées

dans plusieurs documents : la feuille de route transfrontalière 2019 - 2023 sur les mesures d'accompagnement du Léman Express¹ et les projets d'agglomérations² du Grand Genève.

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

Côté français, le périmètre de l'enquête a été limité au Genevois français qui, outre le fait qu'il correspond à une entité institutionnelle (le Pôle métropolitain du Genevois Français), concentre les déplacements transfrontaliers les plus importants³.

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-Alpes⁴. 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.

Thonon Agglomération est concernée par sept mesures d'accompagnement du LEX. Elles portent sur les différents domaines de la mobilité : pôle d'échange multimodal, rabattements en transports publics, parkings relais et mobilités douces.

Après avoir présenté les enjeux de mobilité sur le territoire ainsi que le cadre juridique et institutionnel dans lequel ces enjeux s'inscrivent, le rapport s'est attaché à évaluer le degré de mise en œuvre de ces mesures à travers les deux questions d'audit suivantes⁵ :

- 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).

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

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

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

⁴ 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.

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

1 LES ENJEUX DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

1.1 Présentation de la communauté d'agglomération de Thonon

La communauté d'agglomération de Thonon (Thonon Agglomération) est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) de Haute Savoie, frontalier avec la Suisse, au nord du Canton de Genève. Son territoire, situé dans le chablais français, borde la rive sud du lac Léman.

Elle fait partie du bassin de vie transfrontalier du Grand Genève. Ce dernier est composé du canton de Genève, du district de Nyon (Canton de Vaud) et des huit EPCI⁶ membres du Pôle métropolitain du Genevois français. Avec plus d'un million d'habitants et 535 000 emplois, cet ensemble constitue la deuxième métropole de la région Auvergne-Rhône-Alpes après Lyon et la deuxième force économique de Suisse, après Zurich.

Carte n° 1 : Le territoire du Grand Genève



Source : Wikipedia

La communauté d'agglomération de Thonon est récente. Elle a été créée le 1^{er} janvier 2017 par la fusion de la communauté de communes du Bas Chablais et de la communauté de communes des Collines du Léman, avec extension à la commune de Thonon-les-Bains.

L'intercommunalité s'est en effet structurée tardivement dans le Chablais français qui comptait six communes isolées au 1^{er} janvier 2011. La couverture du territoire par des EPCI à fiscalité propre a commencé entre 2012 et 2013 sans englober la commune de Thonon-les-Bains. Celle-ci a fait annuler par le Conseil d'État l'arrêté préfectoral du 31 octobre 2013 la rattachant à la communauté de communes des collines du Léman, au motif de l'inconstitutionnalité de la procédure d'intégration d'office, jugée contraire au principe de libre administration des collectivités locales. Elle a ainsi été la dernière commune isolée de

⁶ 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.

France de plus de 35 000 habitants. Suite à la publication du projet de schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI) par le préfet de la Haute-Savoie en octobre 2015, qui prévoyait le rattachement de Thonon-les-Bains à la communauté de communes des Collines du Léman, la Communauté de communes du bas chablais, la Communauté de communes des collines du Léman et la ville de Thonon-les-Bains ont fait évoluer le projet en proposant la création d'une communauté d'agglomération couvrant l'ensemble de leur territoire. Un amendement au SDCI de Haute-Savoie est venu entériner cette organisation.

Thonon agglomération rassemble près de 11 % de la population de la Haute-Savoie et compte parmi les trois premières intercommunalités du département, après les communautés d'agglomération d'Annecy et d'Annemasse.

Elle s'étend sur 239 km² et se compose de vingt-cinq communes : Allinges, Anthy-sur-Léman, Armoy, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthonne, Cervens, Chens-sur-Léman, Douvaine, Drailant, Excenevex, Fessy, Loisin, Lully, Lyaud, Margencel, Massongy, Messery, Nernier, Orcier, Perrignier, Sciez, Thonon-les-Bains, Veigy-Foncenex et Yvoire.

Thonon constitue la ville-centre avec 36 973⁷ habitants en 2022 sur les 92 858 que compte la communauté d'agglomération.

L'agglomération comprend trois gares desservies par le Léman Express (ligne 1, Evian-Les-Bains-Coppet) : Thonon-les-Bains, Perrignier et Bon-en-Chablais. Deux lignes lacustres la relie également au canton de Vaud (Yvoire-Nyon et Thonon-Lausanne).

Carte n° 2 : Le territoire de Thonon Agglomération



Source : site officiel de Thonon agglomération

⁷ Base de données Banatic du ministère de l'Intérieur – 1^{er} octobre 2022.

La communauté d'Agglomération est présidée par Christophe Arminjon, maire de Thonon-les-Bains. Il a succédé en 2020 à Jean Neury qui assurait la présidence de l'agglomération depuis 2017.

1.2 Caractéristiques socio-économiques du territoire

Thonon Agglo fait partie du bassin de vie transfrontalier de Genève.

La croissance démographique de la communauté d'agglomération 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 58 % sur ce territoire, contre 21 % pour la région Auvergne-Rhône-Alpes et 17 % pour la France.

Avec 92 858 habitants sur une superficie de 239 km², Thonon Agglo connaît une densité (389 habitants par km²) plus de trois fois supérieure à celle de la région Auvergne-Rhône-Alpes (116 habitants par km²) et légèrement supérieure à celle du Genevois français dans son ensemble (301 habitants par km²).

Thonon Agglo compte proportionnellement plus d'actifs que le reste du territoire français avec un taux d'activité des 15 à 64 ans de 79,9 % (contre 73 % pour la France), comparable à celui du département de la Haute-Savoie (80,3 %).

Le revenu disponible médian par unité de consommation (28 260 € en 2019) se situe au-dessus du niveau régional (22 610 €), du niveau national (21 930 €) ainsi que du niveau départemental (26 540 €), mais légèrement en-deçà du niveau du Genevois français dans son ensemble (29 936 €).

Tableau n° 1 : Évolution démographique et médiane du revenu disponible des EPCI du Genevois français

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

Le nombre de travailleurs frontaliers est important du fait de la dynamique économique de Genève qui concentre les deux-tiers des emplois de l'agglomération franco-suisse mais seulement un quart des logements. Ils représentaient 34 % des actifs résidant sur le territoire de l'agglomération thononaise en 2018⁸. Environ la moitié d'entre eux travaille dans le canton de Genève, l'autre moitié dans le canton de Vaud.

⁸ Source : INSEE.

Selon le président de Thonon Agglomération, la forte augmentation de la population s'explique également par l'établissement en France de résidents suisses à compter du début des années 2000.

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

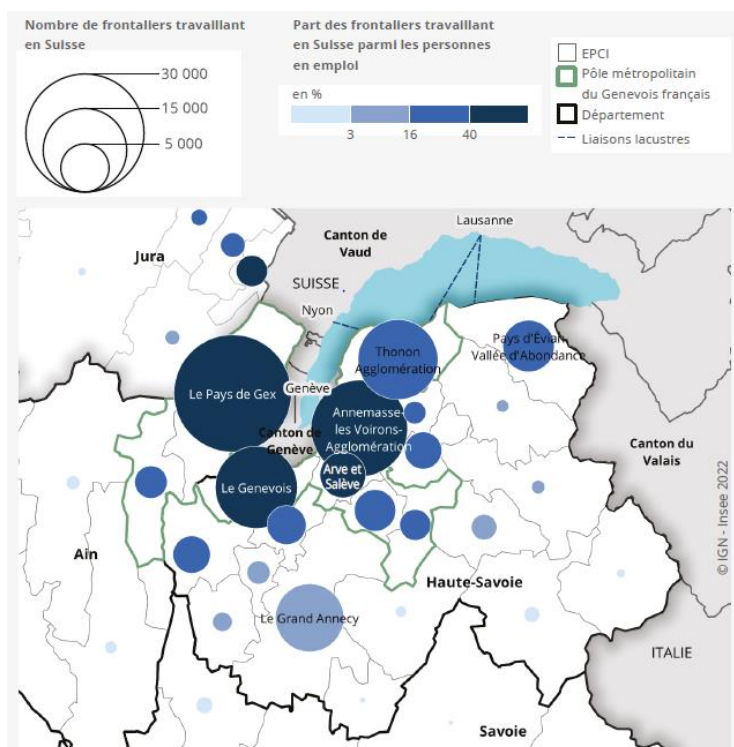
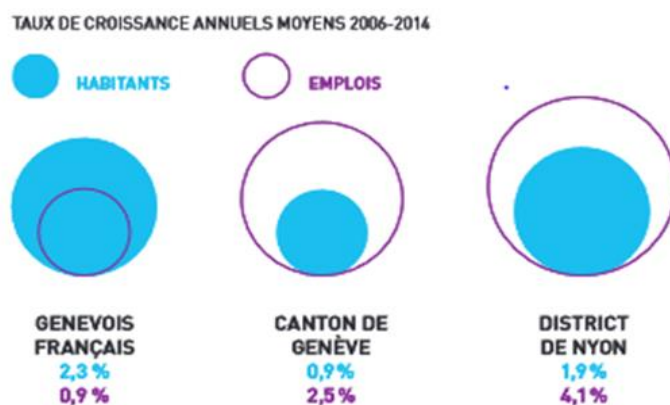


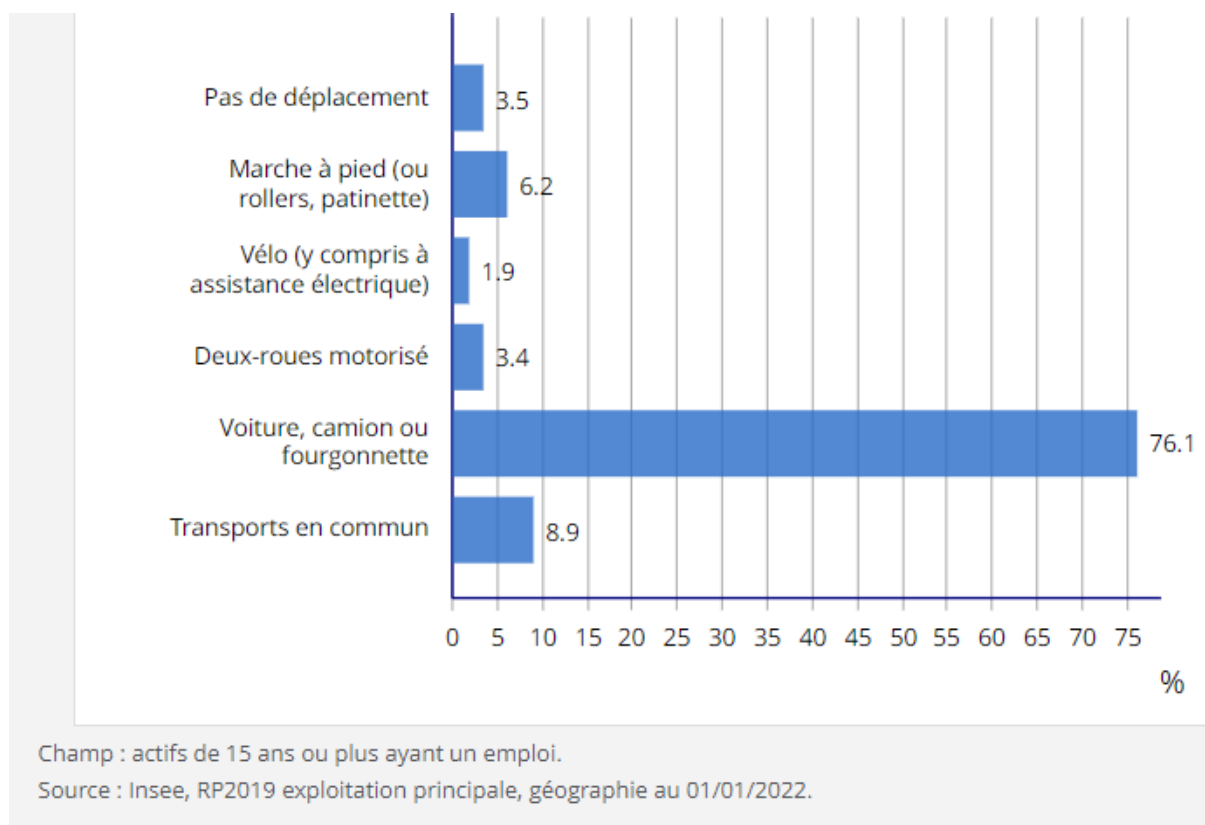
Schéma n° 1 : Des taux de croissance habitants-emplois contrastés entre France, Canton de Genève et Canton de Vaud : taux de croissance annuels moyens 2006 - 2014



Source : Grand Genève

En 2019, la voiture était le moyen de transport prépondérant pour se rendre au travail (76 %), contre 8,9 % pour les transports en commun et 8,1 % pour les modes doux (vélo et marche à pied)⁹.

⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200067551>.

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

Selon les projections démographiques¹⁰, la population du Grand Genève, qui est de 1,02 million d'habitants atteindrait entre 1,33 et 1,34 million d'habitants à l'horizon 2040, soit + 31 % par rapport à 2020. Avec l'augmentation de la population et du nombre de travailleurs frontaliers, les flux de déplacements devraient encore s'accroître (+ 30 % à l'horizon 2030).

Les enjeux de mobilité sont donc particulièrement importants dans l'agglomération de Thonon, dont le territoire fait face à l'étalement urbain et à l'augmentation du trafic routier.

Dans sa réponse aux observations provisoires, le président de Thonon Agglomération a indiqué que le travail en cours sur le PLUi-HM n'intégrait pas un scénario aussi volontariste d'accueil de population. Il ne souhaite pas poursuivre un développement déséquilibré conduisant à une répartition inégale entre emplois et logements, avec un besoin accru de mobilité.

¹⁰ Projection réalisée pour le Grand Genève dans le cadre du projet d'agglomération de quatrième génération (PA4).

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

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

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

2.1.1 Les compétences

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

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

Thonon Agglomération détient la compétence « organisation de la mobilité » depuis le 1^{er} janvier 2018 par suite de la dissolution du SIBAT (Syndicat intercommunal des bus de l'Agglomération de Thonon-les Bains). Depuis l'entrée en vigueur en 2019 de la loi d'orientation des mobilités (loi LOM)¹¹, il s'agit d'une compétence obligatoire pour les communautés d'agglomération.

Alors que le pacte politique prévoyait expressément que l'intérêt communautaire au titre de l'organisation de la mobilité couvrirait les grandes opérations liées à la mise en œuvre du Léman-Express, à savoir la gare de Thonon-les-Bains, la création des pôles d'échanges multimodaux de Perrignier et Bons-en-Chablais ainsi que les parcs relais, la chambre avait noté que les statuts de l'agglomération n'y faisaient pas référence. En réponse aux observations de la chambre, les ordonnateurs avaient alors indiqué que l'agglomération avait pu agir par le biais de la compétence facultative « gares », inscrite dans ses statuts, « respectant ainsi l'engagement politique initial par le biais de fonds de concours ».

Les statuts modifiés ne mentionnent toujours pas expressément les parkings relais ni la création des pôles d'échanges multimodaux (PEM) parmi les compétences de la collectivité, mais la compétence « participation à la réalisation et à l'aménagement des gares situées sur le territoire communautaire » figure toujours parmi les compétences facultatives. Cette situation ne présente pas de difficulté pour la mise en œuvre concrète des opérations dans la mesure où les PEM ne sont pas strictement rattachables à une compétence particulière et un EPCI peut

¹¹ Article L. 5216-5 du CGCT, issu de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

être amené à intervenir dans la création d'un PEM au titre de plusieurs compétences (mobilité, voirie, aménagement de l'espace, etc...).

Par délibération du 23 avril 2019 portant règlement d'attribution des aides financières pour l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux des gares en lien avec l'arrivée du Léman Express, Thonon Agglomération a d'ailleurs précisé le fondement juridique de son intervention en distinguant les différents volets constitutifs d'un PEM.

Aux termes de ce règlement, le financement des études et le foncier nécessaire à la réalisation du pôle d'échanges multimodal s'inscrit ainsi dans le cadre de sa compétence obligatoire « Aménagement de l'espace communautaire » et de sa compétence facultative « Coopération Transfrontalière ». Les études et aménagements liés à la restructuration d'une gare routière sont également rattachés à sa compétence obligatoire « Aménagement de l'espace communautaire », plus particulièrement à l'organisation de la mobilité. Enfin, s'agissant des parkings relais, Thonon Agglomération, qui ne dispose pas de la compétence voirie, agira sous forme de fonds de concours, considérant que les parkings en lien avec le Léman Express dépassent l'intérêt communal.

L'absence de la compétence voirie apparaît en revanche plus problématique. Ainsi, Thonon Agglomération n'est pas compétente pour la réalisation des parkings relais non rattachés à une gare ni pour la réalisation des aménagements cyclables ou de voies réservées aux bus sur la voirie. Dans ces domaines, chaque commune reste compétente sur son propre territoire, à l'exception toutefois des voies cyclables de la ViaRhôna et du Tour du Léman. Les statuts mentionnent en effet la réalisation de ces aménagements au sein de la compétence facultative « activités touristiques et de loisirs » de Thonon Agglomération.

2.1.2 Une compétence AOM scindée

A l'instar de la communauté d'agglomération de Pays de Gex Agglomération et de la communauté de communes du Genevois, une partie de la compétence AOM de Thonon Agglomération est transférée au groupement local de coopération transfrontalière pour les transports publics (GLCT-TP).

Ce dernier, créée en 2006 sous la forme d'un syndicat mixte ouvert de droit français¹², gère les lignes de bus transfrontalières de l'agglomération de Genève (organisation, exploitation, marketing, tarification, développement et administration de ces lignes). Une ligne de l'agglomération thononaise est concernée, la ligne 271 (Thonon-Genève). Thonon Agglomération conventionne par ailleurs en direct avec les Transports publics genevois (TPG) pour deux lignes transfrontalières qui ne comprennent qu'un arrêt en France que sont la ligne G (Veigy — Rive) et la 38 (Chens-sur-Léman - Chêne bourg).

L'organisation partagée de ces lignes transfrontalières de bus s'inscrit dans le cadre de l'accord international de Karlsruhe¹³.

¹² Il regroupait à l'origine six entités publiques suisses et françaises : les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, les communautés de communes du Genevois et du Pays de Gex, les cantons de Genève et de Vaud. La région Auvergne-Rhône-Alpes s'est substituée aux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie en décembre 2017, qui lui ont transféré leurs compétences en matière de transport en application de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République. Thonon agglomération a adhéré à la structure en 2020.

¹³ L'accord de Karlsruhe du 23 janvier 1996 sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et les organismes publics locaux, qui est applicable à la coopération transfrontalière entre collectivités locales du Genevois, suisses et françaises, depuis le 1^{er} juillet 2004.

Une autre partie de la compétence AOM est exercée par le Pôle métropolitain du Genevois français, auquel appartient Thonon Agglomération.

Aux termes de ses statuts, le Pôle métropolitain est en effet compétent pour l'organisation de la mobilité partagée (autopartage et covoiturage), par transfert de compétence des EPCI membres, à compter de mai 2018.

Le Pôle métropolitain du Genevois français

Le Pôle métropolitain du Genevois français a été créé le 1^{er} 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 :

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

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

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

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

L'article 3 de l'accord prévoit que « les collectivités territoriales ou organismes publics locaux peuvent conclure entre eux des conventions de coopération dans les domaines de compétence communs qu'ils détiennent en vertu du droit interne qui leur est applicable (...) L'objet des conventions de coopération est de permettre aux partenaires de coordonner leurs décisions, de réaliser et de gérer ensemble des équipements ou des services publics d'intérêt local commun ». L'article 5 de l'accord relatif aux mandats, délégations et concessions de service public dispose quant à lui que « la convention de coopération peut en particulier disposer qu'une collectivité territoriale ou un organisme public local accomplit des tâches incombant à une autre collectivité territoriale ou à un autre organisme public local, au nom et sur les directives de ce dernier et en respectant le droit interne de celui qui a le pouvoir de direction ».

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

Ainsi, une analyse de la direction générale des transports, de l'infrastructure et de la mer, en association avec la direction générale des collectivités locales, précise que « *la compétence d'organisation de la mobilité est une compétence globale : elle n'est pas scindable par bloc. (...). La collectivité qui est AOM est compétente pour l'ensemble des services de transport et de mobilité (services réguliers de transport public, services à la demande, service de transport scolaire et des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, service de mobilité solidaire)* ¹⁴ ».

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

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

2.1.3 La question d'une AOM unique pour le Genevois français

Conscient des enjeux de mobilité sur le territoire du Genevois français et des besoins de coordination des multiples acteurs intervenants dans l'organisation des transports, le Pôle Métropolitain a posé des 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.

Thonon Agglomération n'est à ce jour pas favorable à une AOM au niveau du Pôle Métropolitain, pour deux raisons principales.

L'EPCI, dont la création est relativement récente, souhaite mieux maîtriser la compétence AOM, qu'il détient depuis peu de temps, avant de la transférer.

Surtout, Thonon Agglomération, compte tenu de sa situation géographique, craint qu'une AOM unique au niveau du pôle métropolitain, centrée sur l'agglomération genevoise, ne prenne pas suffisamment en compte ses spécificités. A ses yeux, le périmètre adapté serait celui du bassin lémanique, incluant le Chablais dans son ensemble ainsi que tout le Canton de Vaud. Ce périmètre permettrait d'intégrer au sein de l'organisation de la mobilité le transport lacustre par lequel passe, selon son président, le développement économique de l'agglomération thononaise. L'ordonnateur défend un développement plus indépendant vis-à-vis de Genève avec des relations moins asymétriques, que permettrait cette organisation plus large. A l'inverse, pour lui, une polarisation sur Genève risquerait d'accentuer le déséquilibre actuel. Au-delà du Pôle Métropolitain, il considère que la Région et le Département, mais aussi et surtout l'État, doivent s'impliquer davantage dans les questions transfrontalières afin de pouvoir instaurer un rapport d'égalité avec leurs interlocuteurs suisses.

Une AOM unique au niveau du Genevois français n'est cependant pas incompatible avec la prise en compte d'enjeux plus larges de transports, notamment lacustres, à l'échelle du bassin lémanique.

¹⁴ Analyse publiée sur le site de France Mobilité.

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.

Le président de Thonon Agglomération a répondu que le Pôle Métropolitain n'avait pas vocation, selon lui, à porter des « compétences dures », mais à être un ensemblier et un coordonnateur ainsi qu'un lieu de réflexions stratégiques et de partages.

Il a indiqué que, en ce qui le concernait, la mise en conformité avec la loi de la compétence AOM, devrait se traduire par une restitution des compétences du PMGF aux EPCI. Selon lui, la région devrait prendre en gestion toutes les lignes interterritoriales entre les AOM de ce bassin de vie ainsi que les lignes transfrontalières (routières et lacustres).

2.1.4 L'organisation interne

Les questions liées à la mobilité sont gérées au sein de Thonon Agglo par le service mobilité. Ce service est composé de six agents : le responsable du service, un gestionnaire, un agent en charge du suivi de la délégation de service public, un assistant administratif, ainsi que deux personnes récemment recrutées : l'une en charge des infrastructures, qui travaillera en particulier à la maîtrise d'œuvre du BHNS, l'autre chargée des « mode actifs », poste créé notamment avec l'aide financière de l'ADEME.

Le réseau de transports en commun STAR'T (cf. annexe 2) est exploité pour le compte de Thonon Agglomération par la société RDB Thonon, groupement entre RATP Dev et les autocars Borini, dans le cadre d'une délégation de service public. Le réseau de bus urbain est composé de six lignes urbaines, cinq périurbaines et deux lignes transfrontalières. Ces dernières sont gérées par le GLCT-TP.

Jusqu'en 2018, le réseau de transport en commun était placé sous l'autorité du Syndicat intercommunal des bus de l'agglomération de Thonon-les-Bains (SIBAT)¹⁵.

2.1.5 Les aspects financiers

Sur la période 2017 à 2021, Thonon Agglomération a réalisé 6,6 M€ d'investissement pour la mobilité et les transports, soit 25 % des dépenses d'équipement totales de la collectivité, dont 2,8 M€ pour les modes doux et 2,6 M€ pour les bus. Les investissements sont quasi inexistantes en début de période, le réseau de transport en commun étant géré par le SIBAT jusqu'en 2018.

Tableau n° 2 : Dépenses d'investissement en faveur de la mobilité et des transports (tous budgets)

En euros	2017	2018	2019	2020	2021	Cumul
Dépenses totales d'équipement	916 580	1 607 828	10 771 450	8 619 672	4 569 186	26 484 716
Dépenses d'investissement mobilité transport	8 035	79 548	2 653 999	1 217 958	2 693 753	6 653 293
<i>Dont modes doux</i>	0	0	1 079 791	938 328	794 459	2 812 578
<i>Dont bus</i>	0	0	1 293 600	0	1 373 299	2 666 899
Investissement mobilité / investissement total	0,9 %	4,9 %	24,6 %	14,1 %	59,0 %	25,1 %

Source : CRC ARA-Réponses Thonon Agglomération

¹⁵ Le SIBAT comprenait les communes d'Allinges, Anthy, Evian, Margencel, Marin, Publier et Thonon. Le SIBAT gérait la partie urbaine du réseau, la gestion du réseau interurbain étant assurée d'abord par le département, puis la région Auvergne Rhône Alpes. Les lignes transfrontalières relevant, quant à elles du GLCT-TP (L 271) ou des TPG (L 38 et G).

Les dépenses de fonctionnement liées à la mobilité se sont élevées à 7,7 M€ en 2021, tous budgets concernés (budget annexe mobilité, budget annexe transports scolaires et budget principal). La très forte augmentation des dépenses à compter de l'exercice 2018 s'explique par la reprise de la gestion des transports urbains qui relevait auparavant du SIBAT.

La contribution du budget principal à la mobilité est également en forte progression en raison de l'augmentation de la participation financière de Thonon Agglomération au transport public lacustre¹⁶ (service géré par la Compagnie Générale de Navigation, CGN). Sa participation s'est élevée à 1,42 M€ en 2021 (2,4 M€ en 2022). Cette évolution est liée au renforcement du service (nouveaux bateaux et densification du service).

Thonon Agglomération perçoit le versement mobilité depuis 2018. Les ressources qu'elle en tire se montait à 2,5 M€ en 2021, en progression de 25 % sur trois ans, en lien avec l'augmentation du taux de contribution.

**Tableau n° 3 : Dépenses de fonctionnement en faveur de la mobilité et des transports
(tous budgets)**

Dépenses de fonctionnement	2017	2018	2019	2020	2021	Var 18/21
Budget mobilité (allobus, Transport à la demande, Contrib forfaitaire DSP)	197 647	2 691 459	3 407 407	3 163 558	2 988 688	11,0 %
Budget principal : transports jeunes et certaines lignes commerciales	0	1 173 553	2 202 952	2 177 431	2 080 763	77,3 %
Autres (transports scolaires et transports interurbains) budget Transports scolaires	206 284	757 657	974 701	1 742 639	1 107 728	46,2 %
Budget principal : participations organismes étrangers (transports publics genevois, Compagnie G^{ale} de Navigation)	340 430	940 652	908 193	1 472 231	1 516 848	61,3 %
Total	744 361	5 563 321	7 493 253	8 555 859	7 694 027	38,3 %
Versement mobilité	0	1 960 687	2 383 977	2 219 776	2 468 542	25,9 %
Taux		0,10 %	0,25 %	0,40 %	0,50 %	

Source : CRC ARA-Réponses Thonon Agglomération

La compensation financière genevoise (CFG) a doublé au cours des cinq dernières années, constituant un apport toujours plus significatif au budget communautaire. En 2022, elle s'est élevée à 3,3 M€, soit 6,6 % des recettes de fonctionnement de Thonon Agglomération.

Cette contribution du Canton de Genève a pour objet de compenser, pour les collectivités territoriales françaises, les charges spécifiques induites par les frontaliers travaillant à Genève et dans le Canton¹⁷. Conformément 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, Thonon Agglomération procède à un fléchage d'une

¹⁶ En application d'un accord avec le canton de Vaud.

¹⁷ 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.

partie des recettes perçues sur ses dépenses de mobilité et de transport. 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.

Sur la période 2017 à 2021, le quart des recettes de CFG (24 %) a ainsi été fléchée¹⁸ sur la mobilité.

Tableau n° 4 : Évolution du montant de la compensation financière genevoise pour Thonon Agglomération

en euros	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Recettes liées à la CFG	1 632 874	2 029 694	2 505 650	2 958 802	2 969 291	3 303 706
Recettes de fonctionnement du budget principal (réelles)	35 797 372	38 447 702	42 519 699	43 997 192	44 065 749	50 117 502
Part CFG	4,6 %	5,3 %	5,9 %	6,7 %	6,7 %	6,6 %
Dont alloués à la mobilité						
pour le fonctionnement		90 159	82 646	279 690	1 238 786	Nc
pour l'investissement			1 200 000			Nc

Source : CRC ARA-Réponses Thonon Agglomération

NC : non communiqué

2.2 Les documents de planification

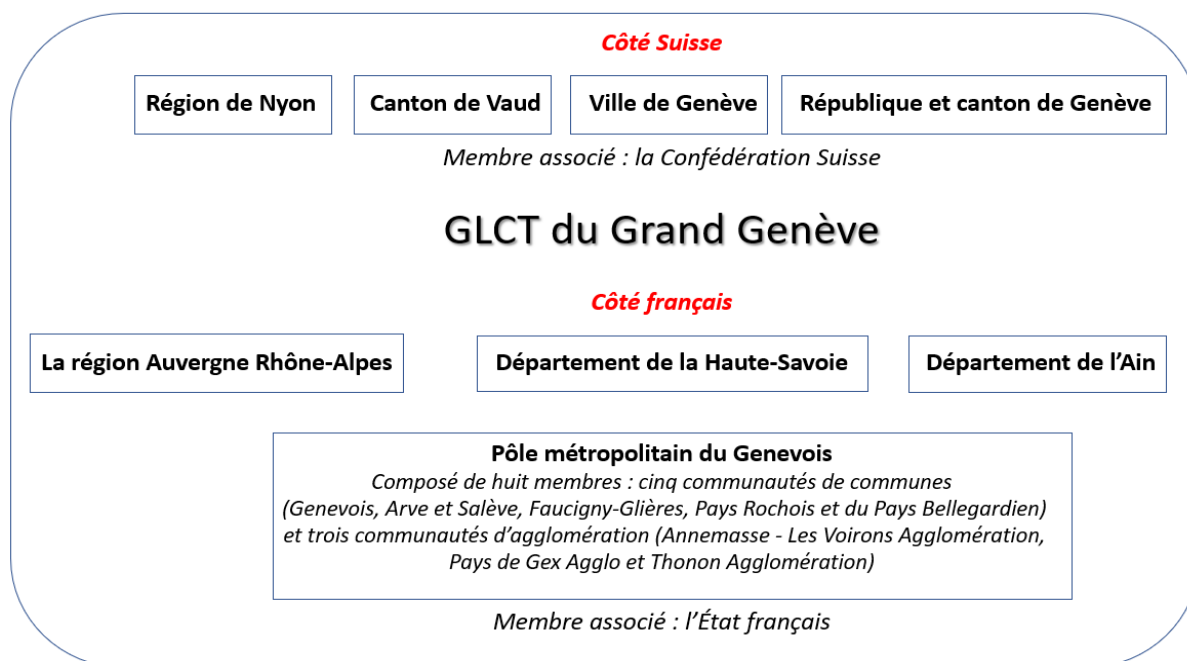
2.2.1 La planification transfrontalière : les projets d'agglomération

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 vie¹⁹.

¹⁸ Fléchage en termes de gestion, qui n'induit pas une affectation budgétaire ou comptable.

¹⁹ Créée en 2013. Il a succédé à l'Association régionale de coopération du Genevois (-ARC-), de 2004 à 2013, qui a elle-même pris la suite du Conseil du Léman (1987) et du comité régional franco-genevois (CRFG) créé en 1973.

Schéma n° 2 : Composition du GLCT du Grand Genève

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

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.

Sur les sept mesures d'accompagnement du Léman Express concernant Thonon Agglo, six sont inscrites au projet d'agglomération du Grand Genève.

2.2.2 La planification communautaire

Au niveau communautaire, plusieurs documents de planification intéressent la mobilité : le SCOT, le PDU (devenu plan ou schéma de mobilité), le schéma cyclable, le PCAET et le PLUI.

Thonon Agglo dispose de l'ensemble de ces plans, à l'exception du schéma cyclable, qui est en cours de réalisation, et du plan de mobilité.

2.2.2.1 Un SCoT à l'échelle du Chablais

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

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

Le SCoT en vigueur sur le territoire de Thonon Agglo est celui du Chablais, approuvé le 30 janvier 2020. Ce schéma couvre le territoire des trois EPCI du Chablais, à savoir la communauté de communes du Haut Chablais, Thonon Agglomération et la communauté de communes Pays d'Evian-vallée d'Abondance, qui sont regroupés au sein du syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais (SIAC).

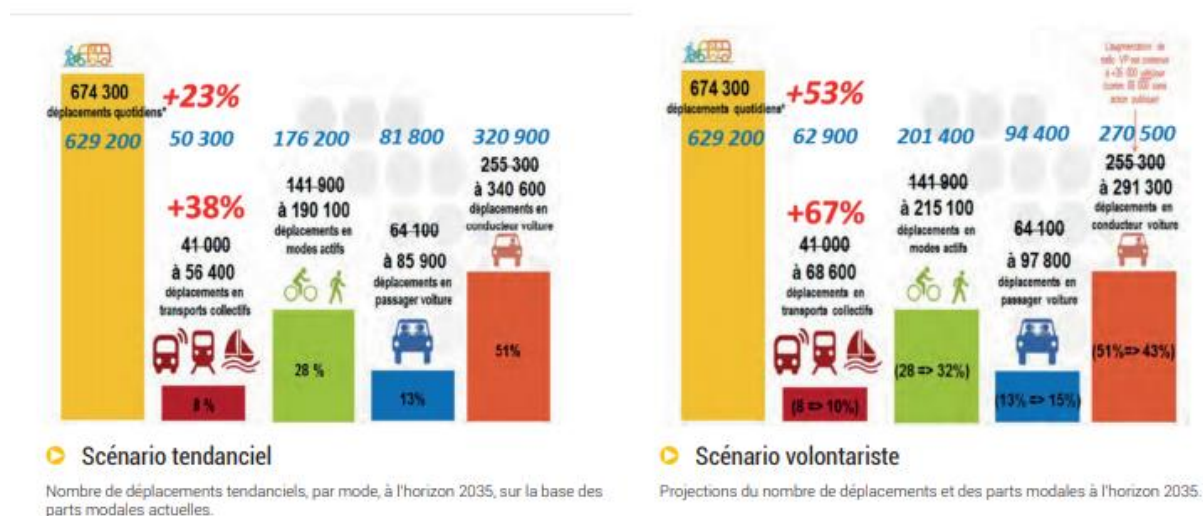
Carte n° 4 : Le territoire du Chablais



Source : SIAC

L'un des principaux objectifs du SCoT est de renforcer l'accessibilité du territoire et de mieux se déplacer au sein du Chablais. Il vise un scénario volontariste avec une croissance maîtrisée de la voiture particulière avec le conducteur seul, dont la part dans les transports passerait à l'horizon 2035 de 51 % à 43 %, en faveur d'un report modal vers les autres modes.

Schéma n° 3 : Scénarios d'évolution des parts modales à horizon 2035



Source : SCOT Thonon Agglomération

Pour y parvenir, le SCoT a pour ambition de renforcer le lien urbanisme/transport, avec l'émergence de pôles gares et de pôles multimodaux, et à développer les modes doux et actifs notamment en lien avec les secteurs gares.

Une stratégie de mobilité à l'horizon 2035 a été élaborée et annexée au SCoT. Elle est définie en cinq axes :

- articuler et intégrer les infrastructures de transport actuelles et futures à un aménagement maîtrisé, et tout particulièrement celles liées au désenclavement du Chablais, notamment routier ;
- développer les infrastructures des modes doux ;
- promouvoir une desserte multimodale performante toute l'année pour les déplacements liés à l'économie du tourisme et aux loisirs ;
- prévoir la création de plateformes logistiques multimodales et de fret ferroviaire ;
- faciliter et accélérer le déploiement du très haut débit.

Si la stratégie de mobilité définie s'appuie sur le Léman Express, elle repose également fortement sur le transport en commun routier avec l'axe structurant pour le territoire que constitue la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Genève et Thonon, ainsi que sur le réseau routier. La mise en service de l'autoroute Machilly-Thonon, prévue en 2025, a pour objectif de réduire le trafic sur la route départementale 1005 et permettre de développer le BHNS.

Compte tenu de son appartenance au SCoT du Chablais, Thonon Agglomération ne souhaite pas s'engager dans une démarche de SCoT à l'échelle du Genevois français, porté par le Pôle Métropolitain. Elle vise plutôt une démarche « InterScot » plus large.

Le président de Thonon Agglomération a précisé que cette position de principe avait été formalisée par une délibération du 18 juillet 2023

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.

Thonon Agglomération dispose d'un PCAET, adopté par le conseil communautaire le 25 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 Thonon Agglomération comprend cinq fiches actions (fiches 1-4-1 à 1-4-5) qui relèvent de la mobilité et déclinent les objectifs suivants :

- optimiser l'usage des transports en commun existant (notamment BHNS et « Développer le nombre de correspondances possibles sur le Léman Express ») ;
- établir et déployer un schéma directeur des transports en commun renforçant la multimodalité : définir et mettre en œuvre des politiques de stationnement communales, cohérentes entre les communes de Thonon Agglomération ; développer les PEM en gares de Thonon, Perrignier et Bons-en-Chablais afin de renforcer l'usage du Léman Express ; développer l'offre de rabattement sur les axes structurants desservis par le LEX, le BHNS, les navettes lacustres ;
- établir et mettre en œuvre un schéma cyclable et modes doux ;
- mettre en œuvre les axes 3 et 4 du schéma de mobilité du PMGF (autopartage, covoiturage,

plan de mobilité...);

- développer le mix énergétique pour la flotte de véhicules TC de l'agglomération (réseau urbain et interurbain).

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, même si le chiffrage reste très large, et des gains estimés au niveau environnemental (gains CO₂, énergétiques, qualité de l'air, notamment).

Toutes les mesures d'accompagnement du Léman Express sont mentionnées dans ce document.

2.2.2.3 Un PLUI infra communautaire

Thonon Agglomération dispose d'un PLUI infra-communautaire qui couvre 17 communes de l'agglomération (sur un total de 25). Ce plan a été adopté le 25 février 2020 et modifié le 20 décembre 2022.

Il comprend un volet thématique sur la mobilité, qui porte notamment sur l'organisation des conditions de rabattement vers les nœuds de mobilité, en particulier l'axe du Léman Express.

Le 23 février 2021, a été lancée la procédure d'élaboration d'un PLUI-H-M (pour « habitat » et « mobilité ») qui a vocation, d'ici à 2025, à couvrir l'intégralité des communes membres de l'agglomération thononaise.

Les politiques de l'habitat et de la mobilité seront incluses dans la démarche. Le futur PLUI-H-M intégrera en effet le programme local de l'habitat et l'élaboration d'un plan de mobilité.

Ce plan, qui n'est pas une obligation pour les agglomérations de sa taille²⁰, viendra compléter le schéma des mobilités, centré sur les transports en commun routiers, adopté en 2020 à l'occasion de la définition de la nouvelle délégation de service public.

Un schéma cyclable est également en cours d'élaboration (phase de diagnostic).

3 ANALYSE DES MESURES

3.1 Présentation des mesures

L'audit, pour ce qui concerne la communauté d'agglomération de Thonon, porte sur les sept mesures suivantes :

²⁰ 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.

Tableau n° 5 : Intitulé et nature des mesures

Mesure *	Type de mesure	Présentation rapide
16-1 : Réseau MD à Perrignier	Rabatement en mode doux (pistes cyclables / voies vertes)	Développement d'un réseau structurant modes doux à Perrignier
16-33 : Réalisation d'un PEM en gare de Bons-en-Chablais	PEM	Réorganisation des circulations devant la gare (VL, TC, MD), création d'une gare routière, amélioration du stationnement et aménagements MD.
16-22 : Construction d'un P+R à Perrignier	P+R	Construction d'un parking relais à côté de la gare de Perrignier
37-13a : Construction d'un PEM en gare de Thonon-les-Bains - passerelle	PEM	Interconnexion entre le pôle d'échange multimodal et l'hypercentre de Thonon : gare bi-face connectée à tous les modes de transport (TIM, MD, TC), réorganisation de la gare routière en la liant avec la gare ferroviaire.
37-13b : Construction d'un PEM en gare de Thonon-les-Bains - Espaces publics et connexions		
37-16 : Construction d'un P+R en gare de Thonon-les-Bains	P+R	Construction d'un parking en gare de Thonon-les-Bains, aux abords directs du PEM et en accès directs à celui-ci
37-17 : Aménagement d'un axe fort TC Sciez- gare de Thonon-les-Bains, en continuité du BHNS Genève - Sciez et requalification de l'avenue Charles De Gaulle	Rabatement et compléments de réseau des TC	Prolongement du BHNS de la RD 1005 dans Thonon jusqu'à la gare et requalification de l'Avenue Charles de Gaulle.

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

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

À l'origine, cinq autres mesures avaient été identifiées mais n'ont pu être analysées pour différentes raisons.

Aucune information n'a été communiquée pour les mesures 16-34 (aménagements modes doux pour la valorisation des abords de la gare de Bons-en-Chablais) et 16-43 (aménagement d'une voie verte entre Machilly et Bons-en-Chablais), qui semblent avoir été inscrites au Projet d'Agglomération du Grand Genève comme simple « intention », sans projet de concrétisation.

Toujours sur le secteur de Bon-en-Chablais, la mesure 16-46 (extension du P+R de Bon) a été intégrée dans le projet de construction du PEM de Bons-en-Chablais (n° 16-33), mesure retenue dans l'enquête.

Enfin, sur le secteur de Perrignier, deux mesures n'ont finalement pas été analysées. La mesure 16-37 (réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Perrignier) n'est qu'en phase d'étude préliminaire, le projet étant en cours de redéfinition par la commune dans la cadre d'une réflexion urbanistique sur l'aménagement du quartier. Quant à la mesure 16-4 (P+R), elle se confond en réalité avec la mesure 16-22 (construction d'un P+R à Perrignier).

3.2 Le cadre de mise en œuvre

Thonon Agglomération n'est maître d'ouvrage que pour deux mesures, la réalisation du PEM à Bons-en-Chablais, en co-maîtrise avec SNCF Gares & Connexions, et l'aménagement d'un axe fort en transport en commun entre Sciez et la gare de Thonon. L'EPCI a cependant délégué la maîtrise d'ouvrage de cette dernière au Département.

En ce qui concerne le PEM de Thonon-les-Bains, dont la réalisation est divisée en trois mesures, la commune de Thonon est maître d'ouvrage pour la passerelle (convention de

maîtrise d'ouvrage unique signée avec la SNCF) et les espaces publics et connexions (mesures 37-13 a et b). La société EFFIA est seul maître d'ouvrage pour le P+R de la gare.

S'agissant des mesures sur Perrignier, la maîtrise d'ouvrage du P+R est assurée par SNCF Gares & Connexions, et la réalisation du réseau cyclable par la commune et le département.

En matière de propriété foncière, la SNCF est concernée pour toutes les mesures relatives aux PEM et P+R.

Toutes les mesures, à l'exception de la 16-1- Réseau modes doux à Perrignier, sont inscrites au Projet d'agglomération.

Tableau n° 6 : Maîtres d'ouvrage, propriétaires et documents de planification

Mesure	Maître d'ouvrage	Propriétaire concerné	Documentation de référence sur laquelle figure la mesure
16-1 : Réseau MD à Perrignier	Commune et Département	Propriétaire(s) privé(s)	Schéma Cyclable
16-33 : PEM de Bons-en-Chablais	Thonon Agglo et SNCF Gares et Connexions	Commune ; SNCF ; propriétaires privés	Plan/Schéma de mobilité ; Feuille de route transfrontalière ; Projet d'Agglomération du Grand Genève ; SCoT Chablais ; PLUI Bas chablais
16-22 : Construction d'un P+R à Perrignier	SNCF Gares et Connexions	Commune ; SNCF	Plan/Schéma de mobilité ; Feuille de route transfrontalière ; Projet d'Agglomération du Grand Genève ; SCoT Chablais ; PLUI Bas Chablais
37-13a : PEM Thonon-les-Bains - passerelle	Commune de Thonon-les-Bains et SNCF (convention de maîtrise d'ouvrage unique)	SNCF	Projet d'Agglomération du Grand Genève
37-13b : PEM Thonon-les-Bains - Espaces publics et connexions	Commune de Thonon-les-Bains	Commune ; SNCF	Projet d'Agglomération du Grand Genève
37-16 : P+R gare Thonon-les-Bains	Société EFFIA	SNCF	Projet d'Agglomération du Grand Genève
37-17 : Axe fort TC Sciez-gare de Thonon-les-Bains	Département par délégation de maîtrise d'ouvrage de la part de Thonon Agglo	Propriétaires privés	Plan/Schéma de mobilité ; Projet d'Agglomération du Grand Genève ; SCoT Chablais ; PLUI Bas chablais ; PLUI Thonon Agglo

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

3.3 Le financement des mesures

Les mesures 16-33 (PEM Bon en Chablais) et 16-1 (réseau modes doux à Perrignier) ne sont pas traitées dans le tableau suivant car, étant en phase d'avant-projet, les financements n'ont pas encore été demandés.

Pour les deux mesures mises en service, globalement aucun surcoût significatif n'est constaté (+ 1 % environ). Le moindre coût du P+R de la gare de Thonon, sous maîtrise d'ouvrage de la société EFFIA, qui est passé de 12 M€ à 11 M€ environ, compense le surcoût important de la passerelle du PEM (mesure 37-13a), sous maîtrise d'ouvrage de la commune de Thonon-les-Bains, qui est, lui, passé de 6 M€ à 7,659 M€.

Pour les trois mesures en cours de réalisation, un fort surcoût est attendu concernant la construction du P+R de Perrignier, dont le coût passerait de 650 000 € estimés lors de la phase de programmation à 1,8 M€ au définitif. Aucune information n'est à ce jour disponible sur le coût final estimé de la mesure majeure que constitue le bus THNS Sciez- Gare de Thonon

(estimation de départ à plus de 29 M€). Par ailleurs, le coût actualisé de la mesure 37-13b qui concerne l'aménagement des espaces publics et des connexions du PEM de Thonon-les-Bains, est à considérer avec prudence, la maîtrise d'œuvre ayant été différée. Les travaux sont prévus en 2024 - 2025.

Tableau n° 7 : Le financement des mesures (en euros)

Mesures	Financement global de la mesure			Part de chacun des co-financeurs *						
	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	Départ. de la Haute-Savoie	Fonds europ.	Autre(s)
37-13a : PEM passerelle	6 075 000	8 430 341	7 659 693	0	1 431 604	0	1 600 000	0	0	Commune 4 628 089
37-13b : PEM espaces publics et connexions	6 900 000	6 900 000	6 100 000	Inconnu	Inconnu	Inconnu	800 000	1 000 000	Inconnu	/
37-16 : P+R gare Thonon-les-Bains	12 000 000	11 018 000	11 018 000	1 200 000	0	0	600 000	500 000	0	Commune EFFIA 8 718 000
37-17 : Axe fort TC Sciez-gare de Thonon-les-Bains	29 329 127**	/	/	15 649 127	0 €	2 880 000	0	10 800 000	0	/
16-22 : Construction d'un P+R à Perrignier	650 000	1 829 000	1 829 000	889 500	0	0	889 500	0	0	SNCF 50 000

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

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

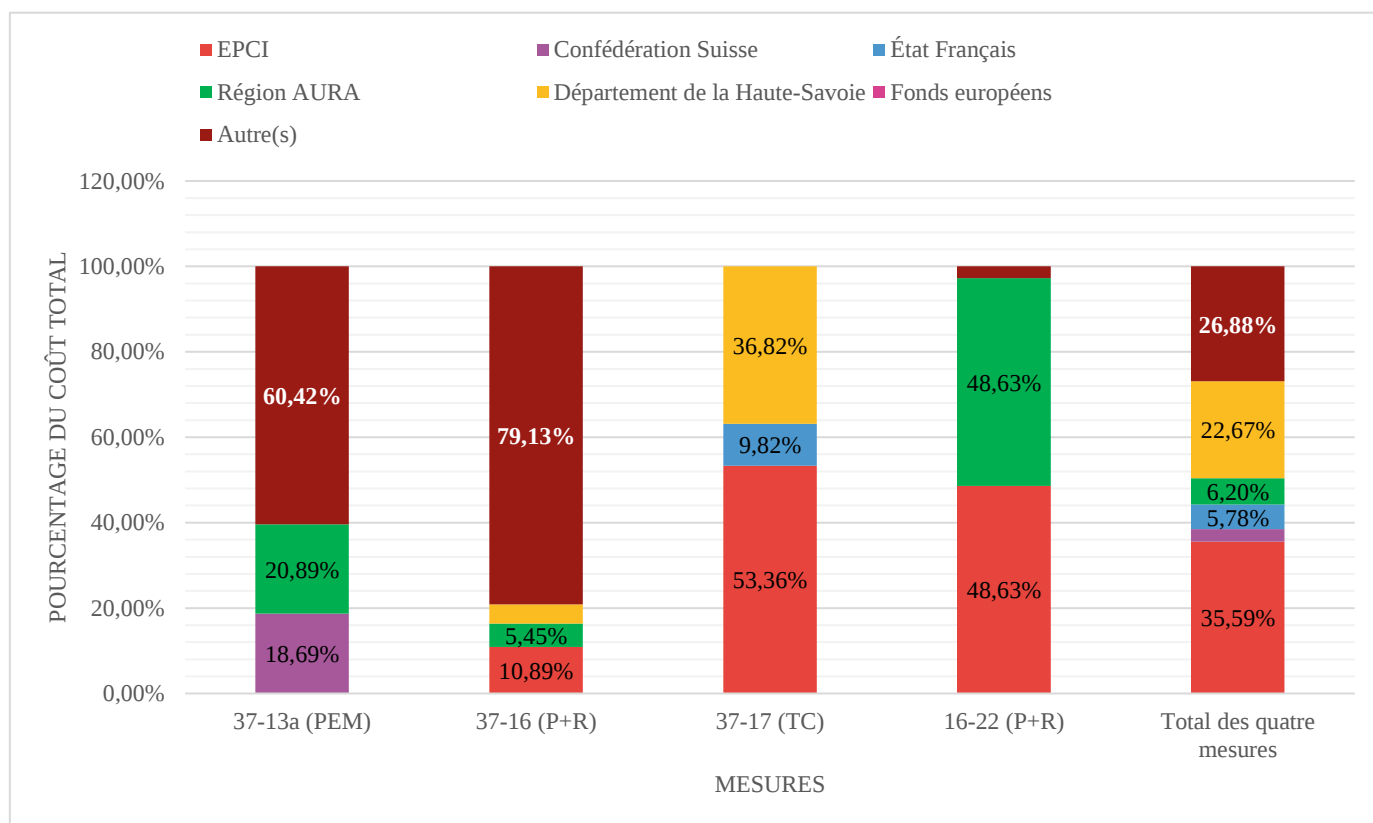
(**) il s'agit du coût estimé pour l'ensemble de la ligne Veigy-Foncenex à Thonon-les-Bains.

Les mesures sont financées par Thonon Agglomération, le Département de la Haute-Savoie²¹, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État français. La part de la Confédération suisse est de moindre importance, limitée, pour l'instant, à une seule mesure (la passerelle du PEM de Thonon). La mesure 37-13b « PEM espaces publics et connexions » devrait également bénéficier des financements de la Confédération mais le projet ayant pris du retard dans sa mise en œuvre, son plan de financement n'est pas finalisé.

Aucune mesure n'a bénéficié de fonds européens. En revanche, la participation de la commune de Thonon n'est pas négligeable, de même que celle de la société EFFIA pour l'aménagement du PEM et du P+R de la gare de Thonon.

Le graphique qui suit présente la répartition des financements des mesures. La mesure 37-13b n'est pas analysée car, si son coût est connu et actualisé, son plan de financement n'est pas finalisé. A ce jour, moins d'un tiers du coût de l'opération est couvert, par la participation annoncée de la Région et le Département.

²¹ Au titre de la compensation financière genevoise (CFG) perçue.

Graphique n° 2 : Part de financement de chacun des co-financeurs

Source : CRC ARA

La passerelle du PEM de la gare de Thonon-les-Bains (mesure 37-13a), a été financée à hauteur de plus de 60 % par la commune de Thonon-les-Bains qui est maître d'ouvrage. La Région a pris à sa charge près de 21 % du coût de cet équipement et la Confédération helvétique environ 19 %.

Pour le P+R de la gare de Thonon-les-Bains (mesure 37-16), près de 80 % du financement a été assuré par le maître d'ouvrage, EFFIA, (5,7 M€ – environ 52 % du total) et la commune de Thonon-les-Bains (3,018 M€ – environ 28 % du total). Thonon Agglomération a participé au financement à hauteur de 11 %, la Région AURA pour 5,4 % et le Département de la Haute-Savoie pour 4,5 %. Cette mesure n'a bénéficié d'aucun fond européen ni d'aucun co-financement de la Confédération helvétique ou de l'État français.

Le P+R de Perrignier (mesure 16-22) a été financé à parts égales entre la Région AURA et l'EPCI (48,6 % chacun), les 3 % restants assurés par la SNCF.

Pour l'axe de bus à haut niveau de service entre Sciez et la gare de Thonon-les-Bains (37-17), il est prévu que l'EPCI assure 53 % du financement, le Département de la Haute-Savoie 37 %, et l'État Français près de 10 %. La part attribuée à l'Agglomération doit toutefois encore être répartie avec la commune. Aucun fond européen n'est prévu pour cette mesure, ni aucun co-financement de la Région AURA ou de la Confédération suisse.

Au total, le coût des quatre mesures, pour lesquelles un plan de financement détaillé est disponible, s'élève à 49,8 M€. Thonon Agglomération en finance 35,6 %, le Département de la Haute-Savoie 22,7 %, la commune de Thonon 15 %, la société EFFIA 11,4 %, la Région AURA, 6,20 %, l'État français 5,8 % et la Confédération suisse moins de 3 %.

3.4 Les conditions de mise en œuvre des mesures

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

Parmi les sept mesures analysées, deux sont en service, trois en phase de réalisation ou projet et deux encore à l'état d'étude préliminaire ou avant-projet.

Le retard moyen global des sept mesures est d'environ 3 ans et demi (41,1 mois), avec de très fortes disparités.

Tableau n° 8 : Retard par mesure

Mesure	Phase actuelle de la mesure	Date prévue de mise en service	Retard	Nombre de mois de retard
16-1 : Réseau MD à Perrignier	Etudes préliminaires	/	Oui	72
16-33 : PEM de Bons-en-Chablais	Avant-projet	31/12/2025	Oui	60
16-22 : Construction d'un P+R à Perrignier	Réalisation	31/12/2024	Oui	72 ²²
37-13a : PEM Thonon-les-Bains - passerelle	Mise en service	13/12/2019	Non	0
37-13b : PEM Thonon-les-Bains - Espaces publics et connexions	Réalisation	30/06/2025	Oui	24
37-16 : P+R gare Thonon-les-Bains	Mise en service	03/02/2021	Non	0
37-17 : Axe fort TC Sciez- gare de Thonon-les-Bains	Projet	01/01/2028	Oui	60

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

Deux mesures ne font l'objet d'aucun retard. Il s'agit de la passerelle du PEM de Thonon-les-Bains ainsi que le P+R de la gare. Toutes deux sont en service. L'une s'est réalisée sous maîtrise d'ouvrage d'une société privée (le P+R), l'autre sous maîtrise d'ouvrage de la commune de Thonon et de la SNCF (convention de maîtrise d'ouvrage unique).

La partie espaces publics et connexions de ce PEM affiche en revanche un retard de 24 mois.

Les retards les plus importants concernent le PEM de Bons-en-Chablais et l'axe de bus à haut niveau de service Sciez-gare de Thonon (60 mois de retard, soit près de 5 ans), ainsi que le réseau cyclable et le P+R à Perrignier (72 mois, soit 6 ans).

L'ordonnateur a répondu que ce retard était multifactoriel, mettant en avant les conditions propres à la partie française (répartition des compétences, successions d'intervenants au gré des fusions, création d'EPCI) et la faible maturité et structuration de l'agglomération.

L'ordonnateur a indiqué qu'au moment de sa création en 2017, Thonon Agglomération avait hérité d'un ensemble de mesures d'accompagnement du Léman Express qu'elle n'avait pas définies ni négociées. Selon lui, plusieurs de ces mesures avaient été présentées pour « exister » et que pour la majorité d'entre elles, il n'existait aucun moyen humain ou financier disponible pour les mener. L'ordonnateur a expliqué que le travail de structuration du projet de territoire de l'agglomération avait alors conduit à les remettre en cause, au niveau de leur fondement ou de leurs modalités.

²² Retard calculé sur la base d'une mise en service qui était prévue fin 2018 au PA2 et d'un début des travaux annoncé finalement en septembre 2023 avec une durée des travaux de 18 mois.

3.4.2 Les difficultés rencontrées et les facteurs de soutien

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

<u>Remarque méthodologique</u>
Le questionnaire posait pour chaque déterminant ou critère une question à double niveau : 1°) la qualification du critère (insuffisant, moyen, neutre, oui ou non, ...) ;
2°) l'appréciation de l'impact de ce critère sur la mise œuvre de la mesure.
Un code couleur a été adopté pour traduire le deuxième niveau, c'est – à - dire l'appréciation par l'EPCI de l'impact du déterminant relevé.
Par exemple, pour la mesure 16-33 (PEM de Bon en Chablais), au critère « degré de maîtrise de la propriété foncière, l'EPCI a répondu « partielle », et considère que cette maîtrise partielle a constitué un frein à la mise en œuvre de la mesure (=> cotation case orange). En revanche, pour la mesure 37-17 (Axe fort TC Sciez- gare de Thonon-les-Bains), l'EPCI a également indiqué une maîtrise de la propriété « partielle » mais considère cette fois que cela n'a pas eu d'impact sur la mise en œuvre de cette mesure (=> cotation case bleue)

Tableau n° 9 : Difficultés et facteurs de soutien par mesure (Thonon et Bon en Chablais)

Mesures	16-33 : PEM de Bons-en-Chablais	37-13a : PEM Thonon-les-Bains - passerelle	37-13b : PEM Thonon-les-Bains - Espaces publics et connexions	37-16 : P+R gare Thonon-les-Bains	37-17 : Axe fort TC Sciez- gare de Thonon-les-Bains
Nb de mois de retard	Entre 36 et 60	0	24	0	60
Mesure dépend d'un autre projet d'aménagement	Non	Oui	Oui	Oui	Non
Qualité planification du projet	Moyenne	Bonne	Bonne	Bonne	Moyenne
Niveau acceptation riverains	Neutre	Faible soutien	Faible soutien	Neutre	Faible opposition
Positionnement communes concernées	Forte opposition	Fort soutien	Fort soutien	Fort soutien	Faible soutien
Degré maîtrise propriété foncière	Partielle	Aucune	Partielle	Aucune	Partielle
Financement global	Insuffisant	Suffisant	Suffisant	Suffisant	Insuffisant
Ressources suffisantes (hors financières)	Non	Non	Partiellement	Partiellement	Partiellement
Bases légales suffisantes	Non *	Oui	Oui	Oui	Partiellement
Imprévus techniques	Oui *	Non	Non	Non	Oui
Utilisation d'innovations technologiques	Non	Non	Non	Non	Non
Autres facteurs positifs		- Forte implication de l'interlocuteur de la Région dans les relations avec les partenaires (dont SNCF) - Bonne implication de SNCF Gares & Connexions pour porter le projet	Bonne maîtrise d'œuvre pour l'aménagement du parvis sud et bonnes entreprises de travaux (prix compétitifs et livraison en avance)	- Très forte implication des services municipaux de la commune de Thonon - Grande qualité de la maîtrise d'œuvre et des entreprises ayant réalisé le projet - Bonne dynamique	Lauréat de l'appel à projet de l'État sur les TCSP

Mesures	16-33 : PEM de Bons-en-Chablais	37-13a : PEM Thonon-les-Bains - passerelle	37-13b : PEM Thonon-les-Bains - Espaces publics et connexions	37-16 : P+R gare Thonon-les-Bains	37-17 : Axe fort TC Sciez- gare de Thonon-les-Bains
				générée par EFFIA (une fois le projet validé en interne)	
Autres facteurs négatifs	- Difficultés juridiques car statuts non adaptés pour la réalisation de l'intégralité du PEM (pas de compétence P+R) - Difficulté de coordination maitrises d'ouvrage et difficultés financements croisés - Difficultés par rapport au relogement (DUP en cours) - Problème de pollution des sols pour le P+R - Gouvernance (changement municipalité non favorable au projet, donc pas de portage politique du projet) - Difficultés techniques (absence de moyens humains internes pour la mise en œuvre du projet)	Mécanismes complexes, peu lisibles et chronophages des divers subventionnements possibles	- Difficulté à diligenter simultanément tous les volets du projet (retard sur parvis nord et place des Arts) - Alternance politique en 2020 qui a nécessité de réinterroger une partie du projet	- Difficulté de parvenir à un accord associant de nombreux partenaires : commune, SNCF, EFFIA, Région, Thonon Agglomération	- Changements politiques des différents partenaires (CD74 /Thonon aggro/communes) et grandes réticences de Genève (concurrence LEX) qui remettent en cause certains aménagements du projet - Difficulté d'offre cadences (dégradation de l'offre dans la nouvelle DSP du GLCT TP) - Difficultés juridiques statutaires (compétences mobilité depuis 2017) donc portage par le CD74 avec une délégation de maîtrise d'ouvrage - Problème de compétences techniques

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

En ce qui concerne le PEM de Bons-en-Chablais (mesure 16-33), l'EPCI considère que la forte opposition de la commune et le manque de ressources (hors ressources financières) ont constitué de réels points de blocages à la mise en œuvre de cette mesure.

En effet, suite à un changement de gouvernance, la nouvelle municipalité de Bon-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. Le fait que Thonon Agglomération ne soit pas compétente pour l'intégralité de la réalisation du PEM, en particulier pour le P+R, ajoute un frein supplémentaire en rendant plus difficile la coordination entre les maîtres d'ouvrages.

D'autres freins à la mise en œuvre de la mesure résident dans les difficultés techniques du projet et l'absence de moyens humains en interne pour les gérer. La qualité de la planification du projet est considérée comme moyenne par l'EPCI, le financement insuffisant et le degré de maîtrise de la propriété foncière, partiel. Enfin, un imprévu technique, lié à une pollution des sols, dont l'ampleur n'est pas encore connue, rend difficile l'exécution des travaux.

La mesure reste à ce jour à l'état d'avant-projet, pâtissant toujours de ces facteurs négatifs qui ne sont pas totalement surmontés.

S'agissant de la mesure 37-17, c'est à dire la réalisation de l'axe fort transport en commun entre Sciez et la gare de Thonon-les-Bains en continuité du BHNS Genève-Sciez, qui affiche un retard de cinq ans, plusieurs facteurs expliquent les difficultés rencontrées.

L'insuffisance de financement constitue le blocage majeur selon Thonon Agglomération. La Confédération helvétique ne souhaite en effet pas financer ce projet qu'elle considère comme faisant concurrence au Léman Express. L'EPCI mentionne également comme freins le manque d'ingénierie interne sur le projet ainsi que les difficultés de coordination avec le Département en raison de changements au sein de l'équipe projet départementale. C'est ce dernier qui porte le projet puisque la compétence mobilité n'est acquise par Thonon Agglomération que depuis 2017. En outre, les changements politiques des différents partenaires du projet (CD74, Thonon Agglomération et communes) constituent des facteurs négatifs pour la mise en œuvre de la mesure, selon l'EPCI.

La mise en service n'est pas attendue avant 2028.

En réponse aux observations provisoires, le président du conseil départemental a indiqué que les conventions organisant la maîtrise d'ouvrage de cette opération entre les différents acteurs n'avaient toujours pas été signées par l'ensemble des autres partenaires et que cette situation bloquait la poursuite du projet, en particulier le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Il a précisé qu'il avait été immédiatement pourvu au remplacement de la cheffe de projet lors de son départ en 2021, sans qu'il n'y ait d'incidence sur le pilotage de l'opération. Selon lui l'impact négatif du changement de majorité concerne les communes, certaines équipes municipales nouvellement élues ayant demandé des modifications sur leurs territoires.

La situation est plus favorable pour les trois mesures liées à l'aménagement du PEM de Thonon-les-Bains.

Les aménagements au sud de la passerelle sont terminés et une bonne maîtrise d'œuvre pour l'aménagement sud du parvis est relevée (prix compétitifs et livraison en avance).

L'aménagement du parvis nord accuse en revanche un retard car le projet a été remanié, notamment au niveau de la localisation la gare routière. L'EPCI mentionne une forte implication de l'interlocuteur de la Région dans les relations avec les partenaires (dont la SNCF) et une bonne implication des services SNCF Gares & Connexions pour porter le projet.

En revanche, la difficulté à diligenter simultanément tous les volets du projet s'accompagne d'un retard de 2 ans dans l'aménagement du parvis nord. En outre, l'alternance politique suite aux élections en 2020 a conduit la nouvelle municipalité à réexaminer une partie du projet. Enfin, l'EPCI souligne la complexité des mécanismes pour obtenir des subventions.

Pour le volet P+R, dont la maîtrise d'ouvrage a été exclusivement confiée à EFFIA, aucun retard n'est relevé et aucune réelle difficulté ne semble s'être posée, hormis la coordination de tous les partenaires (commune, SNCF, EFFIA, Région et Thonon Agglomération). La forte implication des services municipaux, la qualité de la maîtrise d'œuvre et des entreprises réalisant le projet ainsi que la bonne dynamique activée par EFFIA sont soulignées.

Les deux mesures qui concernent le territoire de Perrignier, et qui connaissent les retards les plus importants, six ans chacune, sont traitées dans le tableau ci-dessous.

Tableau n° 10 : Difficultés et facteurs de soutien par mesure (Perrignier)

Mesures	16-1 : Réseau MD à Perrignier	16-22 : Construction d'un P+R à Perrignier
Nb de mois de retard	72	72
Mesure dépend d'un autre projet d'aménagement	Oui	Non
Qualité planification du projet	Mauvaise	Moyenne
Niveau acceptation riverains	Neutre	Neutre
Positionnement communes concernées	Neutre	Fort soutien
Degré maîtrise propriété foncière	Aucune	Totale
Financement global	Aucune	Suffisant
Ressources suffisantes pour meso mesure (hors financières)	Non	Partiellement
Bases légales suffisantes	Non	Non
Imprévus techniques	??	Oui
Utilisation d'innovations technologiques	Non	Non
Autres facteurs positifs	/	/
Autres facteurs négatifs	- Absence de maîtrise d'ouvrage identifiée - Foncier non maîtrisé - Absence de doc de planification (type schéma cyclable) - Absence compétence de l'agglo pour réalisation modes doux	- Peu de cofinancements - Projet revu à la baisse car projet initial avec un decking mais coût très important non validé politiquement - Négociation pour le portage (maîtrise d'ouvrage) de la mesure - Difficulté pour " trouver " un interlocuteur à la SNCF - Foncier : négociation assiette SNCF difficile

Source : CRC ARA- Réponses aux questionnaires

De nombreux blocages affectent les aménagements modes doux à Perrignier (mesure 16-1). L'EPCI mentionne la mauvaise planification de la mesure, notamment en l'absence de schéma cyclable, l'absence totale de maîtrise de la propriété foncière, l'absence de financement, l'absence de ressources suffisantes et de bases légales suffisantes. Parmi les facteurs négatifs, Thonon Agglomération insiste sur le fait qu'elle n'est pas compétente pour réaliser des modes doux dans la mesure où elle ne détient pas de compétence en matière de voirie. Elle relève également l'absence de maîtrise d'ouvrage clairement identifiée. Enfin, le projet autoroutier questionne ces aménagements.

De ce fait, la mesure reste encore en phase d'études préliminaires.

Pour le P+R de Perrignier, le manque de bases légales (absence de la compétence voirie pour l'agglomération) a constitué un blocage, selon Thonon Agglomération. Plusieurs freins sont également identifiés : l'insuffisance de cofinancements, les difficultés à trouver un accord sur le foncier avec la SNCF, en l'absence d'un interlocuteur bien identifié. Le projet a été revu à la baisse en raison de son coût. Le niveau supérieur (decking) sera réalisé dans une seconde phase en fonction du taux d'occupation de la première partie.

Après le retard important qui a été pris, un accord a finalement été trouvé en juin 2022 entre les différents partenaires du projet, la Région AURA, SNCF Gares & Connexions, Thonon Agglomération et la commune de Perrignier.

Il porte sur la création d'environ 300 places, dont 250 places dans un parking en ouvrage constitué de deux niveaux (135 places au sol et 115 places sur une structure légère en R+ 1), et une cinquantaine de places en surface, sur du foncier appartenant à la SNCF et à la commune. Il repose sur la mise en place d'un pilotage partenarial SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage de l'opération pour la conception et la réalisation objet du présent contrat. Une convention de mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée sera conclue entre SNCF Gares & Connexions et la société EFFIA PARK pour la réalisation du parking. Les travaux seront réalisés par EFFIA Park et refacturés intégralement à SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions restera propriétaire du nouvel ouvrage réalisé. Pour la phase exploitation, un contrat de concession de services sera conclu entre SNCF Gares & Connexions et EFFIA Park.

Le projet sera réalisé en deux phases, d'abord le parking au sol (environ 180 places), puis, dans une seconde phase, l'installation d'un étage (decking). Cette seconde phase sera enclenchée en fonction de la fréquentation de la première partie, notamment « dès que le nombre d'abonnements au bénéfice des usagers du Léman Express sera suffisant », selon les termes de l'accord.

Les travaux devraient débuter à l'automne 2023.

En réponse, l'ordonnateur a indiqué que le P + R de Perrignier bénéficiait d'une autorisation d'urbanisme depuis le mois de juin 2023 et que son entrée en service à tarification identique devrait avoir un impact sur le fonctionnement du P + R de Thonon-les-Bains, d'autant plus que la saturation des rames de train encourage à les prendre le plus en amont possible.

3.5 Utilisation des mesures par les usagers

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. Deux mesures seulement sont en service : il s'agit de l'un des deux volets du PEM de Thonon-les-Bains (parvis sud et passerelle, mesure 37-13a) et du P + R (mesure 37-16), exploitées respectivement par la SNCF et EFFIA.

Pour le parvis sud et la passerelle du PEM, la commune de Thonon fait état de comptages piétons effectués de manière irrégulière chaque année. Il en ressortirait une augmentation très significative du trafic piéton entre la ville haute et la ville basse. Cette affirmation n'a pu être validée en l'absence de documents.

Pour le P + R, il faut relever que sur les 550 places du parking, 250 sont « fléchées » en direction des usagers du train et notamment du LEX. Pour celles-ci, un tarif adapté est instauré et validé avec la Région dans la convention de financement (cf. annexe 6). La mesure, exploitée par EFFIA, fait l'objet d'un suivi. Il semble qu'il en ressorte une sous-utilisation du parking, liée notamment à des tarifs relativement élevés pour le stationnement. Cette affirmation n'est pas attestée par la production de documents.

Thonon Agglomération précise que le suivi, qui nécessite de demander les rapports d'exploitation à EFFIA, est irrégulier.

Même si Thonon Agglomération n'était pas maître d'ouvrage de ces équipements et ne les exploite pas, il est important, en tant que co-financeur et autorité organisatrice de la mobilité, qu'elle assure un suivi de l'utilisation de ces mesures afin de s'assurer de leur réponse aux besoins des usagers.

Ce suivi s'avèrera encore plus nécessaire avec la mise en service du P + R à Perrignier, puis de celui de Bon-en-Chablais, le fonctionnement des P + R de l'agglomération devant en

effet s'articuler de façon cohérente afin d'éviter des effets de déport des uns sur les autres. La cohérence de tarification constitue notamment un point de vigilance.

En réponse, l'ordonnateur a confirmé que la sous-occupation du parking était liée à la tarification élevée et au report des usagers vers le parking de Perrignier, qui dans l'attente de son aménagement, reste gratuit. Cet effet devrait, selon lui, être gommé avec une tarification harmonisée de tous les P + R à l'échelle de la branche Chablais. Il estime à ce titre que la cohérence avec l'équipement de Machilly, sur la partie Annemasse Agglomération, sera importante.

La chambre rappelle que la tarification de certains parkings relève d'Effia.

Recommandation n° 2 : Mettre en place, en tant que maître d'ouvrage et /ou co-financier, un suivi de l'utilisation des mesures cofinancées.

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 2022²³ présente les résultats de la deuxième vague d'enquête (données récoltées à l'automne 2021), mis en regard avec ceux de la première (données récoltées à en novembre 2019).

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.

Le territoire retenu par l'enquête englobe Annemasse Agglomération et Thonon Agglomération pour des raisons tenant à la taille de l'échantillon²⁴. Cette globalisation limite d'autant plus la précision de l'analyse que les deux agglomérations ne présentent pas les mêmes caractéristiques territoriales, Annemasse présentant une concentration urbaine assez forte avec un réseau de transport en commun relativement dense, tandis que Thonon connaît un étalement urbain et possède un réseau de transport moins développé.

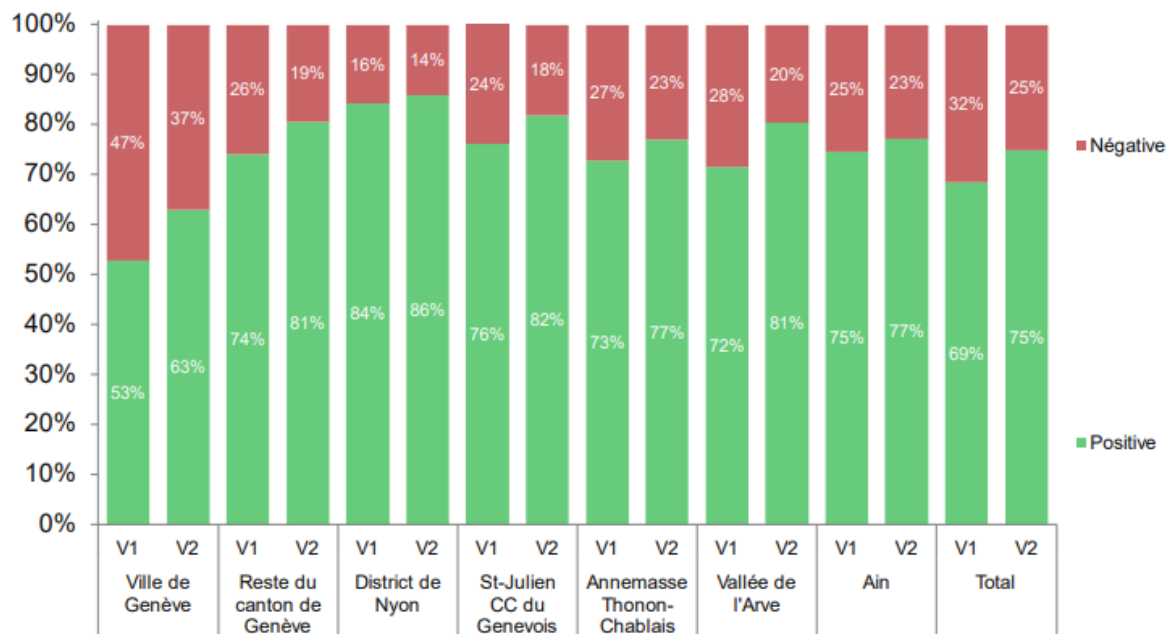
²³ Rapport réalisé par le bureau de recherche 6t pour le compte du Grand Genève, des Transports publics Genevois et des Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc. 6t est un bureau de recherche spécialisé dans l'étude des pratiques de mobilité, des modes de vie et des usages des territoires. Il est composé de sociologues, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes.

²⁴ En raison de l'attrition de l'échantillon lors de la deuxième vague, particulièrement concernant la partie française, un nouveau découpage, un peu moins fin, a dû être défini pour analyser la vague 2 afin de contenir un nombre suffisant d'observations dans chaque périmètre.

➤ La perception des moyens de transport

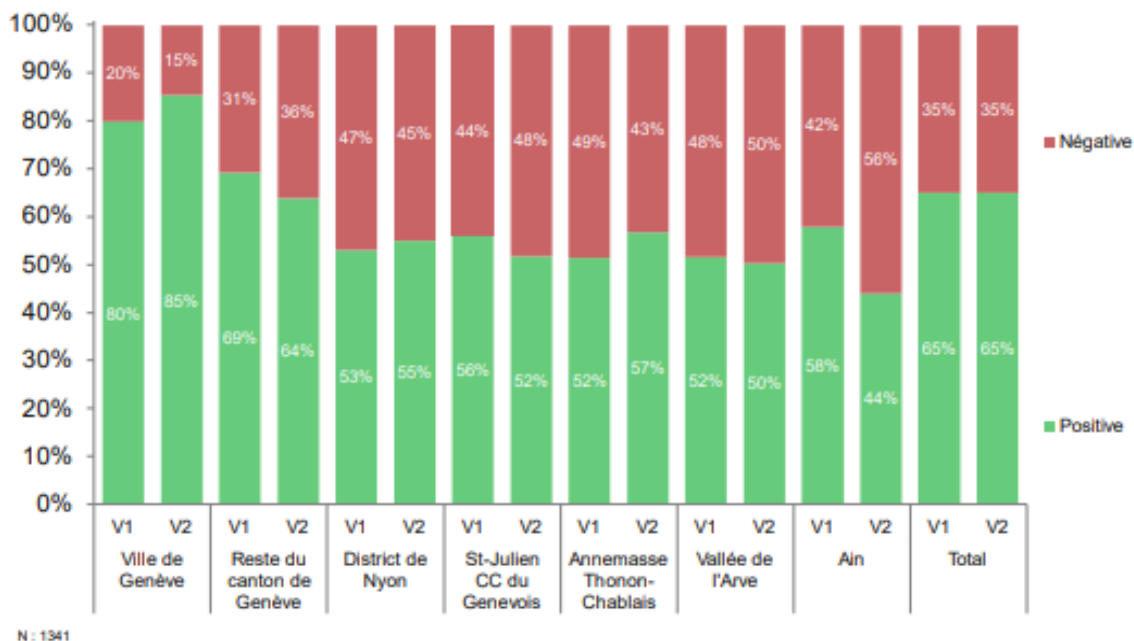
La perception positive des transports en commun chez les résidents des Agglomérations d'Annemasse et de Thonon est en augmentation de 5 points entre 2019 et 2021 (de 52 % à 57 %). Elle reste inférieure à la perception positive dont bénéficie la voiture, qui est également en progression (+ 4 points, de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

Graphique n° 3 : Perception dominante de la voiture par région d'analyse

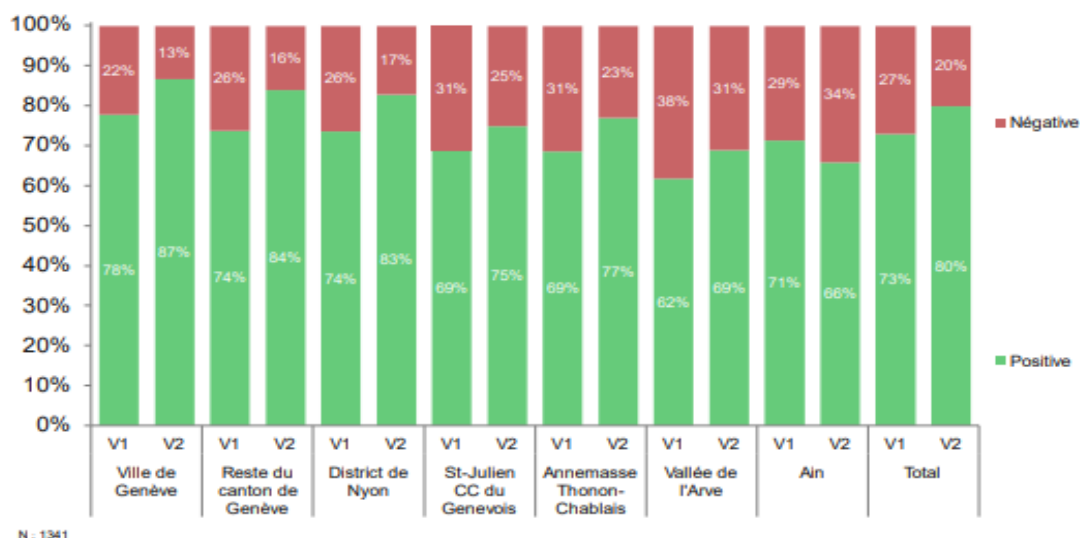


N : 1341

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

Graphique n° 4 : Perception dominante des transports en commun par région d'analyse

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

Graphique n° 5 : Perception dominante du vélo par région d'analyse

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

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

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

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

Tableau n° 11 : 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° 12 : Part des personnes utilisant le mode au moins 2 fois par semaine pour se rendre sur le lieu de travail ou d'étude, selon la région de résidence

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

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

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

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

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

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

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

Une convention a été signée entre l'EPLF et les trois institutions de contrôle ayant pour objet d'inscrire les questionnements sur les mesures d'accompagnement au Léman Express dans l'enquête de panel sur la mobilité. Quatre questions spécifiques ont été passées sur les trois bassins géographiques couverts par les audits des trois institutions de contrôle (Genevois

français, Canton de Genève, district de Nyon), ciblées sur les améliorations susceptibles de renforcer l'utilisation des mesures d'accompagnement du Léman Express.

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

Canton de Fribourg : 672

Canton de Vaud : 5 556

Canton du Valais : 161

District de Nyon : 676

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

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

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

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

Le questionnaire a été administré en ligne.

Les résultats de cette enquête montrent que, pour la gare de Thonon-les-Bains, les mesures d'améliorations les plus citées concernent d'abord les rabattements en transport en commun (la création de nouvelles lignes de bus de dessertes vers les gares du LEX, l'augmentation de la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares LEX), ainsi que la diminution des tarifs des P + R, suivies de l'amélioration et la création de pistes et de voies cyclables.

En réponse, l'ordonnateur a indiqué que les mesures de rabattement concernant les transports en commun étaient en partie prévues par la nouvelle délégation de transport routier de personnes et que le schéma cyclable était en cours d'élaboration.

Tableau n° 13 : Mesures d'amélioration suggérées – gare de Thonon

Mesures	Thonon-les-Bains	
	N	%
n		
Améliorer la prévisibilité du LEX		
Améliorer la sécurité dans les vélostations	1	2
Améliorer la sécurité des P+R		
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train		
Améliorer/créer des chemins piétonniers	5	3
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	10	2
Augmentation de l'offre du LEX	4	2
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	11	2
Autre (veuillez préciser) :	1	1
Créer de nouvelles places P+R		
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	14	3
Créer des nouvelles places dans les vélostations	1	2
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	1	3
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	14	2
Diminuer les tarifs des vélostations		
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)		
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	2	2
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	4	1
Transport du vélo dans le LEX – place et prix	1	4
Total	69	2

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

Pour la gare de Bons-en-Chablais, les mesures d'améliorations les plus citées concernent d'abord les rabattements en transport en commun (la création de nouvelles lignes de bus de dessertes vers les gares du LEX, l'augmentation de la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares LEX). Viennent ensuite l'amélioration et la création de voies et pistes cyclables.

Tableau n° 14 : Mesures d'amélioration suggérées - gare de Bons-en-Chablais

Mesures	Bons-en-Chablais	
	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX	1	4
Améliorer la sécurité dans les vélostations	1	2
Améliorer la sécurité des P+R	1	1
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train	1	6
Améliorer/créer des chemins piétonniers	4	2
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	13	2
Augmentation de l'offre du LEX	4	2
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	14	2
Autre (veuillez préciser) :	2	1
Créer de nouvelles places P+R	6	2
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	21	4
Créer des nouvelles places dans les vélostations	1	2
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	1	3
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	8	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	6	1
Transport du vélo dans le LEX – place et prix	1	4
Total	87	2

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

Pour la gare de Perrignier, les mesures d'améliorations les plus citées concernent d'abord la création de nouvelles lignes de bus de dessertes vers les gares du LEX, ensuite, l'amélioration et la création de voies et pistes cyclables et la création de nouvelles places de P + R. L'augmentation de la fréquence du LEX et des lignes de bus existantes vers les gares LEX sont également mentionnées.

Tableau n° 15 : Mesures d'amélioration suggérées -Gare de Perrignier

Mesures	Perrignier	
	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX	1	4
Améliorer la sécurité dans les vélostations		
Améliorer la sécurité des P+R		
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train		
Améliorer/créer des chemins piétonniers	3	2
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	13	2
Augmentation de l'offre du LEX	7	4
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	7	1
Autre (veuillez préciser) :	3	2
Créer de nouvelles places P+R	12	3
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	17	3
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	3	1
Diminuer les tarifs des vélostations		
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)		
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	1	1
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	2	0
Transport du vélo dans le LEX – place et prix		
Total	69	2

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

Par ailleurs, à partir d'une analyse basée sur l'ancrage des habitudes modales, l'enquête montre une forte augmentation de l'utilisation fréquente des transports publics chez « les comparateurs d'efficacité » et les « comparateurs de confort » de Thonon attestant de la qualité de l'offre Léman Express. (cf. annexe n° 7).

En conclusion, les mesures d'accompagnement du Léman Express mises en service se sont accompagnées d'une progression de la fréquentation des transports en commun, plus particulièrement du train.

Les mesures en cours de réalisation et en projet répondent partiellement aux attentes exprimées par les usagers et non usagers du Léman Express, notamment les places de P + R supplémentaires à Perrignier. La question de la tarification des P + R, qui n'est pas encore vraiment pilotée par les autorités publiques, ressort comme un élément important pour l'utilisation de ces infrastructures clés dans le rabattement vers le Léman Express.

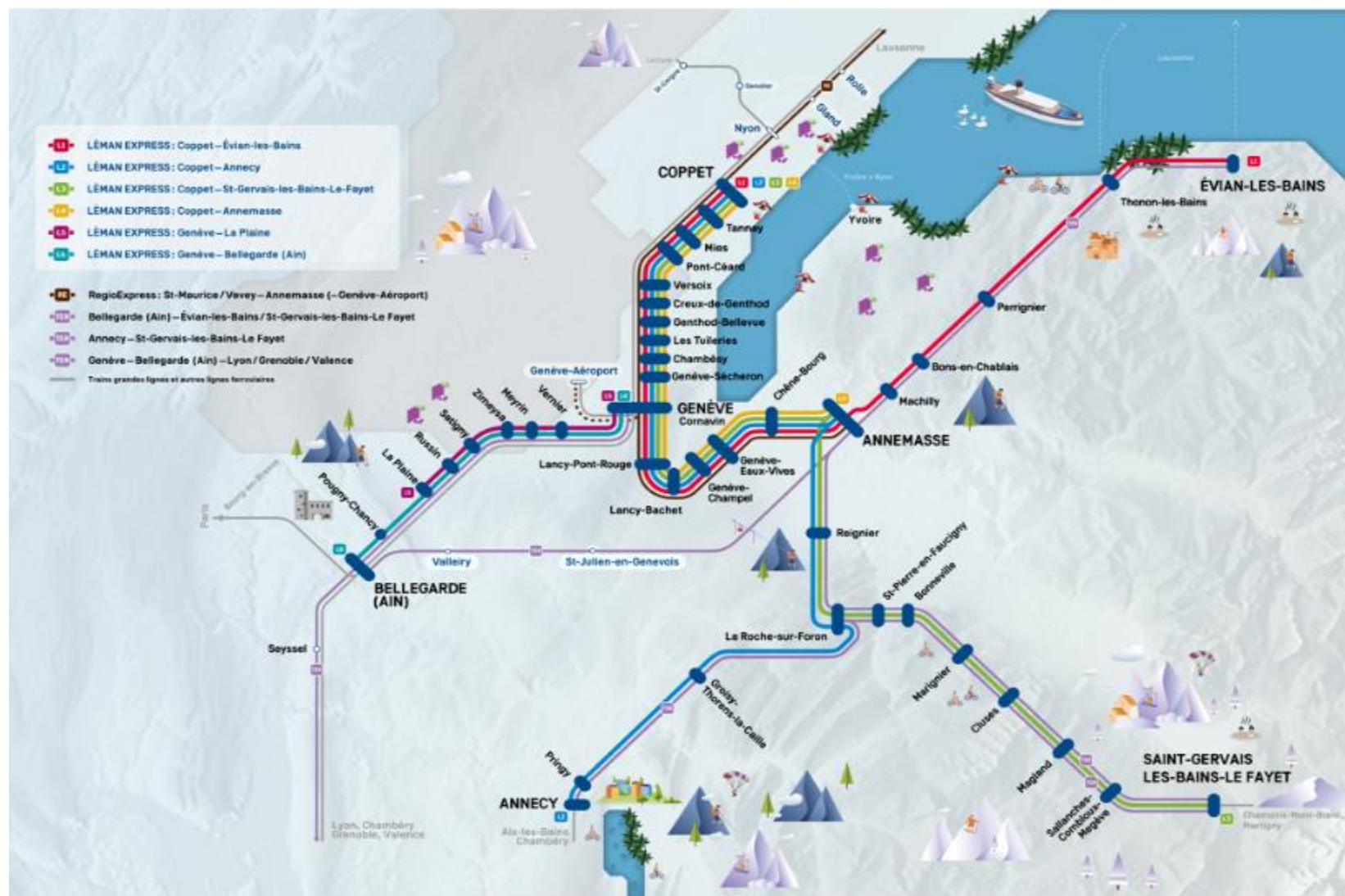
Peu de mesures du territoire concernent les voies cyclables, excepté à Perrignier mais le projet est très peu avancé, alors qu'il existe des attentes en la matière et qu'une pratique commence à se développer.

De même, peu de mesures portent sur les transports en commun, alors que pour toutes les gares du territoire, le renforcement du réseau de bus apparaît primordial. La seule mesure de transport en commun identifiée comme mesure d'accompagnement au Léman Express (le bus à très haut niveau de service entre Sciez et la gare de Thonon) ne sera pas mise en service avant 2028 et se trouve confrontée à une insuffisance de financement.

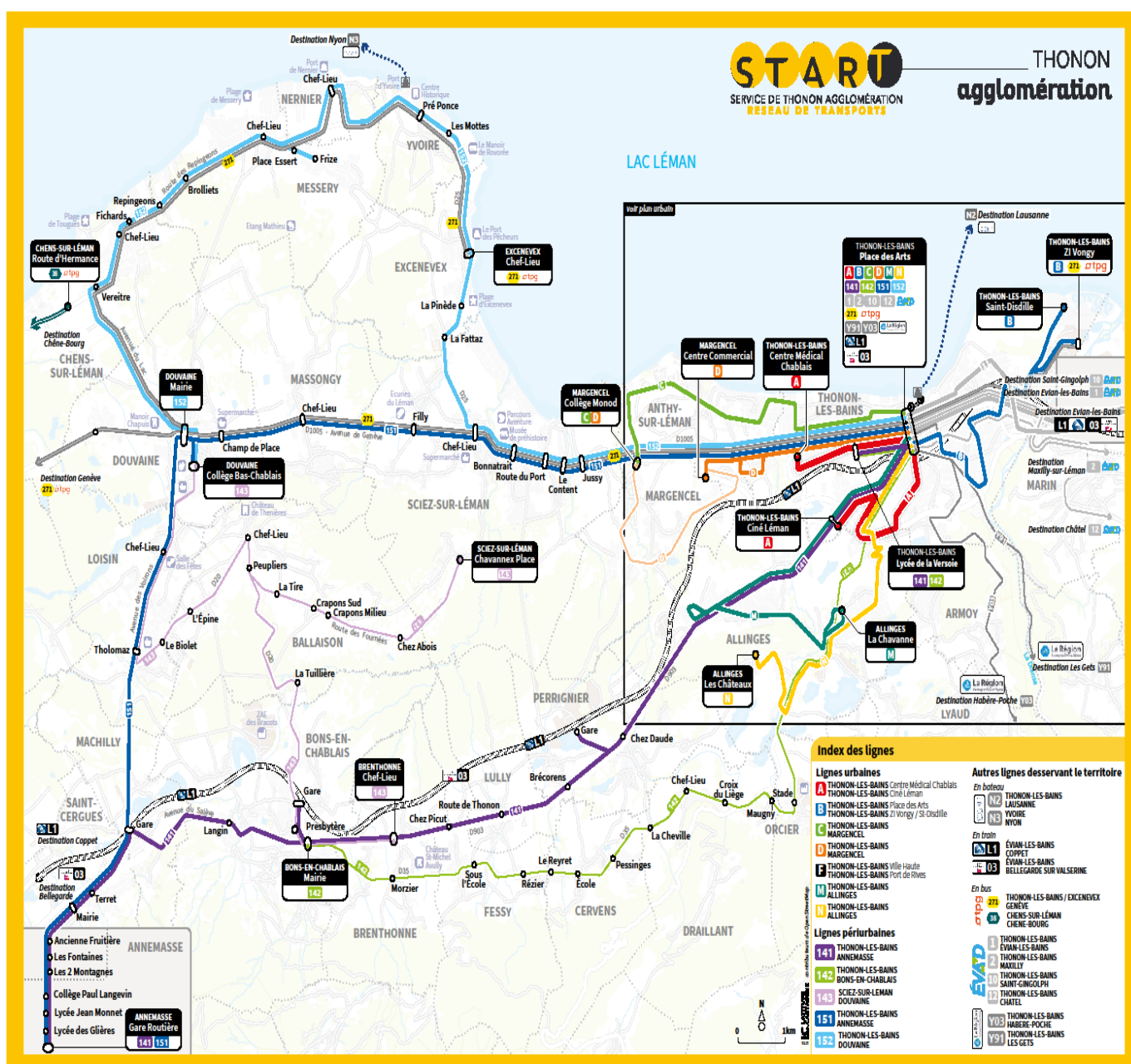
ANNEXES

Annexe n° 1. Plan du réseau Léman-Express	44
Annexe n° 2. Le réseau start	45
Annexe n° 3. Schéma d'un PEM	46
Annexe n° 4. Organisation de la mobilité dans le Genevois Français	47
Annexe n° 5. Méthodologie de l'audit	48
Annexe n° 6. Tarifs en 2023 des P+R sur le territoire de Thonon Agglomération.....	49
Annexe n° 7. Enquête de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne : Analyse selon huit types d'habitudes modales.....	50
Annexe n° 8. Photographie de la passerelle du PEM de la gare de Thonon-les-Bains.....	52
Annexe n° 9. Glossaire	53

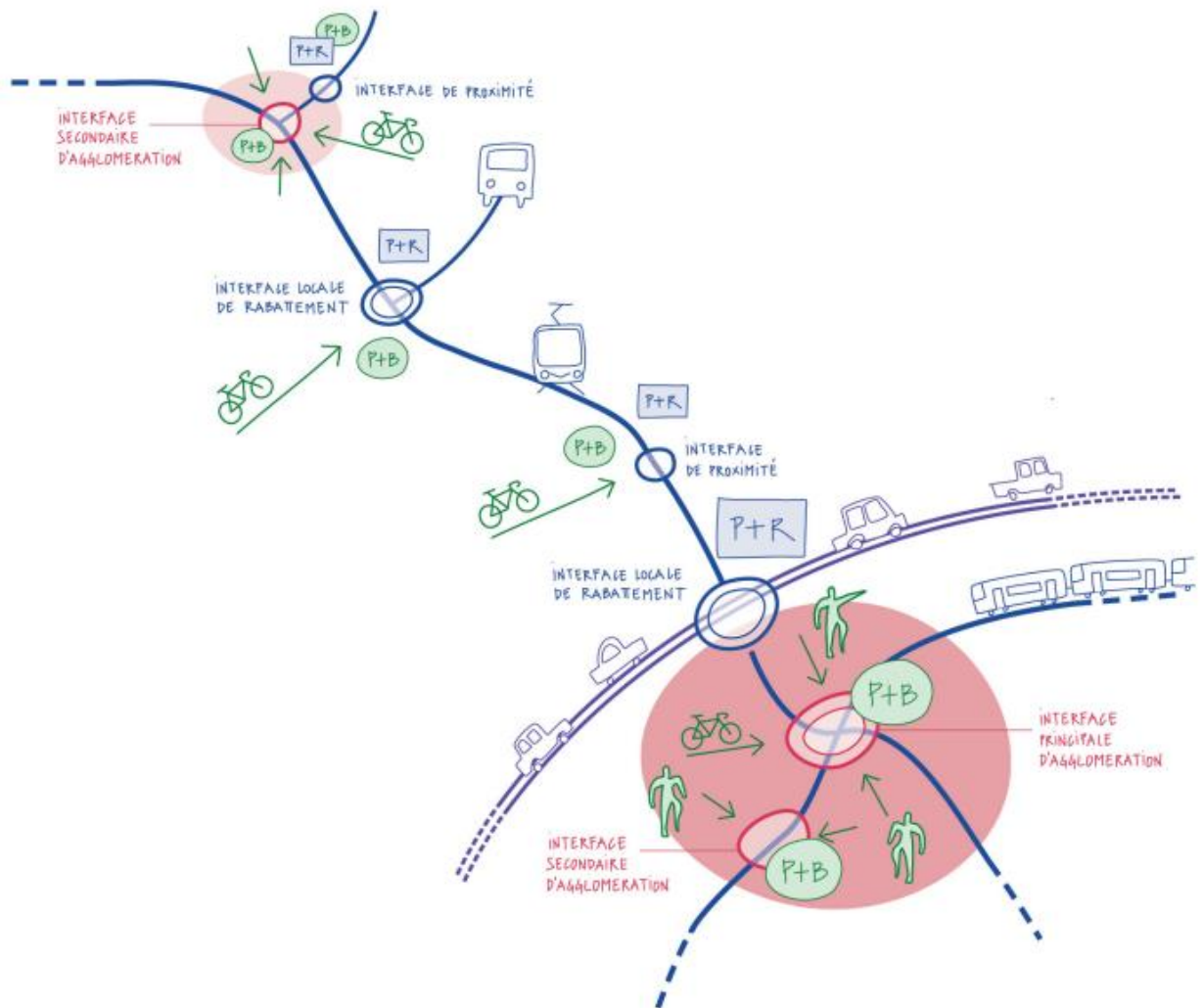
Annexe n° 1. Plan du réseau Léman-Express



Annexe n° 2. Le réseau start



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. Tarifs en 2023 des P+R sur le territoire de Thonon Agglomération

<i>Parkings</i>	Thonon-les-Bains	Perrignier	Bons-en-Chablais
Capacité officielle actuelle	500 (Dont 250 pour les usagers du train)	45	154
Capacité officielle prévisionnelle après travaux		280	Environ 300
Tarification actuelle (pour une voiture 7j/7 24h/24)	99 € / mois (89 € / mois pour les usagers du train)	Gratuit	Gratuit

Source : données Région AURA – retraitées CRC ARA

Annexe n° 7. Enquête de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne : Analyse selon huit types d'habitudes modales

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

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

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

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

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

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

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

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

**Annexe n° 8. Photographie de la passerelle du PEM de la gare de
Thonon-les-Bains**



Annexe n° 9. Glossaire

AOM : autorité organisatrice de la mobilité
BHNS : bus à haut niveau de service
CFG : compensation financière genevoise
EPCI : établissement public de coopération intercommunale
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>