

DEPARTEMENT DE
LA HAUTE-SAVOIE

ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

REPUBLIQUE FRANCAISE

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
ANNEMASSE - LES VOIRONS - AGGLOMERATION

SIEGE : 11, AVENUE EMILE ZOLA - 74100 ANNEMASSE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL

OBJET :

**RAPPORT DE LA
CHAMBRE RÉGIONALE
DES COMPTES -AUDIT
DE PERFORMANCE SUR
LA MISE EN ŒUVRE
DES MESURES
D'ACCOMPAGNEMENT
DU LÉMAN EXPRESS**

N° CC_2023_0172

Séance du : mercredi 20 décembre 2023

Convocation du : 13 décembre 2023

Nombre de membres en exercice au jour de la séance : 56

Président de séance : Gabriel DOUBLET

Secrétaire de séance : Nadège ANCHISI

Membres présents :

Guillaume MATHÉLIER, Laurent GILET, Bertilla LE GOC, Christian DUPESEY, Christian AEBISCHER, Ines AYEBA, Maryline BOUCHÉ, Michel BOUCHER, Robert BURGMARD, Matthieu LOISEAU, Dominique LACHENAL, Nicolas LEBEAU-GUILLOT, Louiza LOUNIS, Pascale MAYCA, Mylène SAILLET RAPHOZ, Marie-Claire TEPPE-ROGUET, Marlon BARGES-DELATTRE, Anny MARTIN, Jean-Michel VOUILLOT, Nadège ANCHISI, Antoine BLOUIN, Denis MAIRE, Jean-Luc SOULAT, Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI, Gabriel DOUBLET, Danielle COTTET, Patrick ANTOINE, Jean-Pierre BELMAS, Michel COLLOT, Véronique FENEUL, Pascale PELLIER, Nadine JACQUIER, Alain LETESSIER, Marie-Jeanne MILLERET, Sophie VILLARI, Julien BEAUCHOT

Représentés :

Djamel DJADEL par Matthieu LOISEAU, Pascal SAUGE par Mylène SAILLET RAPHOZ, Yves CHEMINAL par Marie-Claire TEPPE-ROGUET, Claude ANTHONIOZ par Marion BARGES-DELATTRE, Jean-Paul BOSLAND par Antoine BLOUIN, Odette MAITRE par Nadège ANCHISI, Yannick CHARVET par Danielle COTTET, Maurice LAPERROUSAZ par Marie-Jeanne MILLERET

Excusés :

François LIERMIER, Kévin CHALEIL-DOS-RAMOS, Géraldine VALETTE-GURRIERI, Chadia LIMAM, Amline MEHDI, Bernard BOCCARD, Paulette CLERC, Joanny DEGUIN, Anne FAVRELLE, Stéphane PASSAQUAY, Isabelle VINCENT, Daniel DE CHIARA

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

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

- Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Annemasse)
- Aménagement axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne (rabattement sur RER et tram)
- Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse
- Construction du PEM de la gare d'Annemasse

Dans sa synthèse, le rapport définitif souligne que « l'agglomération a particulièrement investi dans la mobilité. Entre 2017 et 2021, elle a réalisé plus de 126 M€ d'investissement.

Les dépassements de coûts sont globalement très limités mais les retards sont de 84 mois. Les études montrent que l'effort d'investissement d'Annemasse Agglo a eu un effet important sur l'évolution de la mobilité. Les mesures d'accompagnement du Léman Express mises en service se sont accompagnées d'une progression de la fréquentation des transports en commun et de l'utilisation des modes doux. Les mesures annoncées sont de nature à répondre aux attentes des habitants de l'agglomération ».

Par ailleurs le rapport porte un regard particulier sur le volet juridique de la compétence mobilité et rappelle qu'« Annemasse Agglo a transféré une partie de sa compétence mobilité au Pôle métropolitain du Genevois français pour le soutien et l'exploitation de services d'autopartage et de covoiturage ».

Sur la forme, la chambre rappelle que « la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ne peut être partagée juridiquement » et ce point fait l'objet de l'unique recommandation du rapport (recommandation commune à tous les EPCI du Genevois français concernés par le contrôle coordonné) :

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

Cette recommandation est également motivée sur le fond en considérant que l'organisation actuelle avec une compétence partagée et surtout exercée par plusieurs EPCI « ne peut qu'être défavorable à la cohérence d'ensemble de la mobilité au sein du Genevois français ».

Vu le Code Général de Collectivités Territoriales et notamment son article L.2121-29,

Vu le rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes Auvergne Rhône-Alpes du 20 novembre 2023,

Considérant que la CRC Auvergne Rhône-Alpes a procédé au contrôle des comptes et de la gestion de la communauté d'agglomération Annemasse-Les Voirons dans le cadre de l'enquête transports publics transfrontaliers et mesures d'accompagnement du Léman Express,

Considérant qu'à l'issue de ce contrôle, la CRC Auvergne Rhône-Alpes a transmis le 10 novembre 2023 à la communauté d'agglomération un rapport d'observations définitives,

Considérant que ce rapport doit être communiqué à l'assemblée délibérante et donner lieu à un débat,

Le Conseil Communautaire, entendu l'exposé du rapporteur,

Après en avoir délibéré :

A l'unanimité,

DECIDE :

DE PRENDRE ACTE de la communication des observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes Auvergne Rhône-Alpes.

Pour le président et par délégation,

Signé électroniquement par : Julie MARAUX
Date de signature : 21/12/2023
Qualité : Agglo - DBS

Le secrétaire de séance,

Signé électroniquement par : Lucie ANCHISI
Date de signature : 21/12/2023
Qualité : Agglo - Secrétaire Conseil Communautaire

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Monsieur le Président d'Annemasse Agglo dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal administratif de Grenoble dans le délai de deux mois à compter de la notification de la délibération ou de sa date de publication, ou à compter de la réponse d'Annemasse Agglo, si un recours gracieux a été préalablement déposé.



LE BILAN ET LE RAPPORT DE GESTION DE LA

COMMUNAUTÉ DE AGGLOMÉRATION
ANNÉE FINANCIÈRE 2022
du département de la Loire-Savoie

Audit de performance sur 13 mois en vertu des
mesures d'accompagnement du L. 9811-2019

13/12/2023

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



TABLE DES MATIÈRES

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

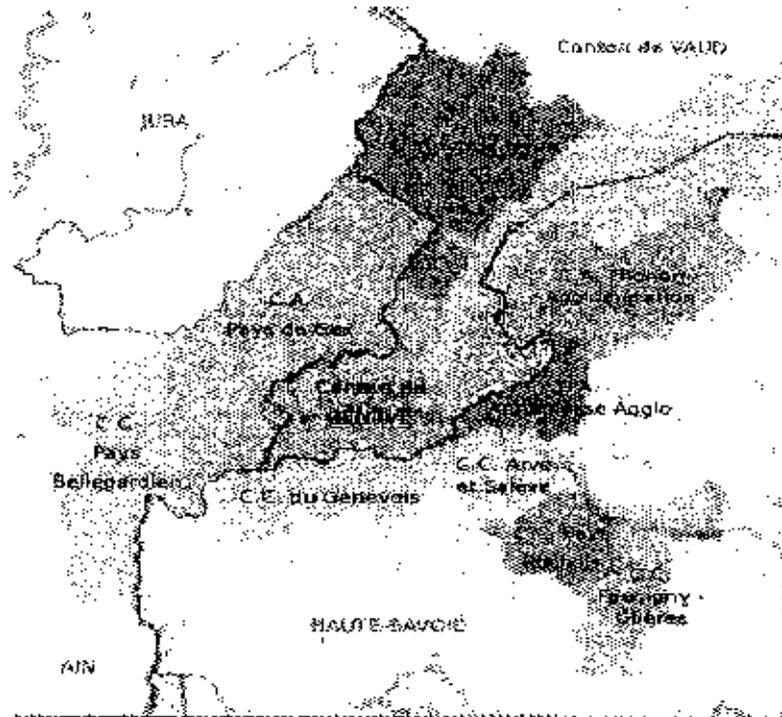
SYNTHÈSE

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

Annemasse Agglo compte 92 023 habitants (densité de 1 177 hab/km²) pour une superficie de 78,2 km². Avec 36 978 habitants, Annemasse est la ville-centre.

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

Carte n° 1 : Le territoire du Grand Genève :



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

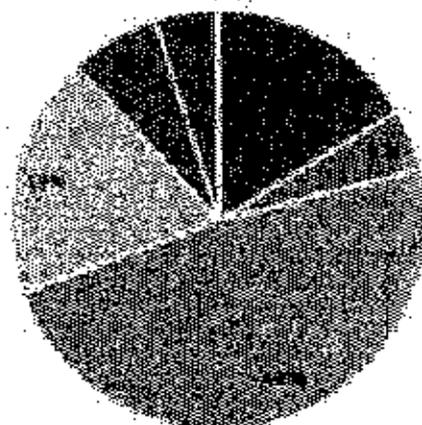
Une compétence mobilité très investie

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

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

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

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



▲ P&R ▲ Modes doux ▲ Transway ▲ Bus ▲ P&R ▲ Autres

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

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

De nombreuses mesures d'accompagnement

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

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

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION A

Tableau n° 1 : Quatre principales mesures d'accompagnement

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

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

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

RECOMMANDATIONS

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

INTRODUCTION

Rappel de la procédure

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

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

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

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

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

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

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

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

Présentation du contrôle

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

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

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

transfrontalière 2019-2023 sur les mesures d'accompagnement du Léman 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.

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

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

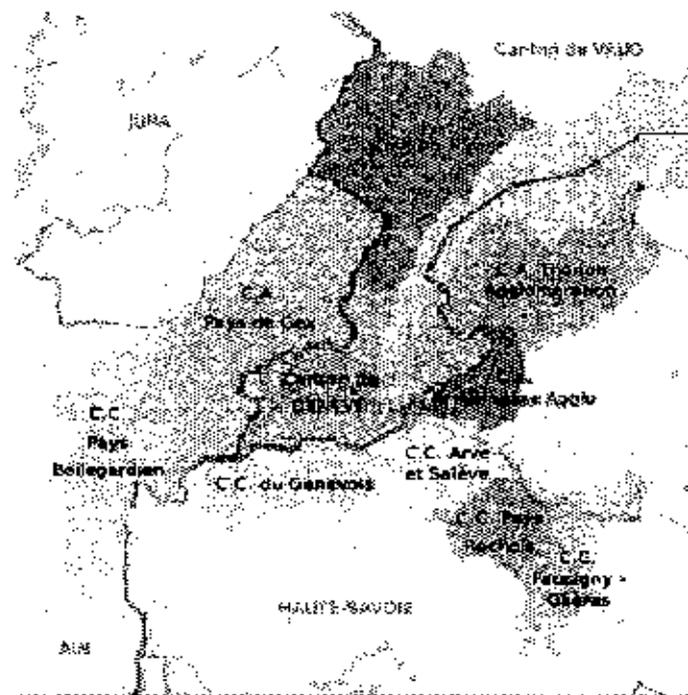
1 LES ENJEUX DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

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

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

Elle fait partie du bassin de vie transfrontalier du Grand Genève. Ce dernier est composé du canton de Genève, du district de Nyon (Canton de Vaud) et des huit 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° 2 : Le territoire du Grand Genève



Source : Wikipedia

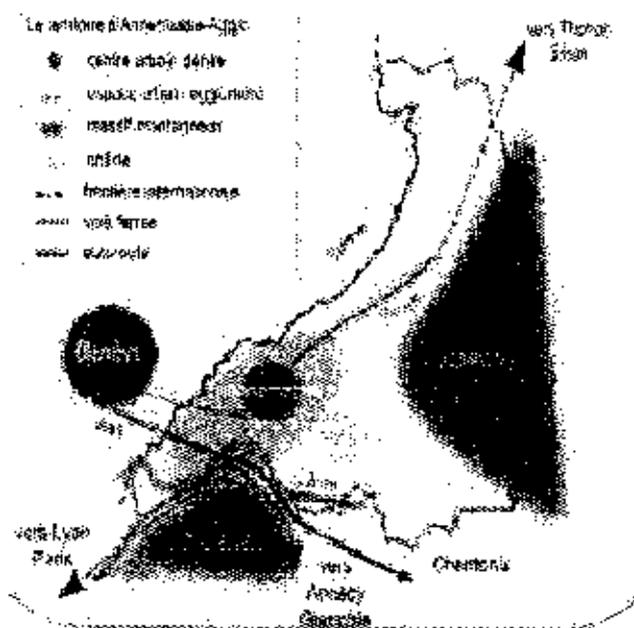
Créée en 2008⁷, la communauté d'agglomération d'Annemasse s'étend sur 78 km² et se compose de douze communes : Arabilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Étrembières, Gaillard, Juvigny, Lacinges, Machilly, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand.

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

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.

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

Carte n° 4 : Géographie d'Annemasse Agglomération



Source : PDU Annemasse Agglomération

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

1.2 Caractéristiques socio-économiques du territoire

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

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

Avec 92 023 habitants sur une superficie de 78 km², Annemasse Agglomération connaît une densité (1 177 habitants par km²) plus de dix fois supérieure à celle de la région Auvergne-Rhône-Alpes (116 habitants par km²) et largement supérieure à celle du Genevois français dans son ensemble (301 habitants par km²). Elle constitue le deuxième pôle urbain du Grand Genève.

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

Le revenu disponible médian par unité de consommation (26 250 € en 2019), comparable au reste du département (26 540 €), se situe au-dessus du niveau régional (22 610 €) et du niveau national (21 930 €), mais en-deçà du niveau du Genevois français dans son ensemble (29 936 €). Si les habitants de l'agglomération disposent globalement d'un niveau de vie élevé, le taux de pauvreté est cependant important dans certaines communes telles que Annemasse et Gaillard¹⁰.

Tableau n° 2 : 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 consommation, 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	99,8	8	11 294	16 328	20 525	82%	206,70	32 780
CC Faucigny-Glières	Haute-Savoie	150,7	7	19 270	25 079	28 044	46%	186,09	26 520
CC Pays Rochels	Haute-Savoie	93,9	9	16 251	23 849	28 120	79%	310,12	29 160
CC Pays Bellegardier	Ain	225,8	12	18 015	20 340	22 336	24%	98,92	23 470
CA Annemasse - Les Voirons Agglo	Haute-Savoie	78,2	12	65 657	77 125	92 023	40%	1 176,76	26 250
CA Pays de Gex Agglo	Ain	404,9	27	50 996	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	27 600
Total		1 443,2	117	263 143	348 583	434 882	65%	301,12	29 936
Région Auvergne-Rhône-Alpes		69 711,1		6 571 915	7 459 092	8 079 000	21%	115,89	22 610
France				58 040 659	63 963 859	68 043 000	17%	106,06	

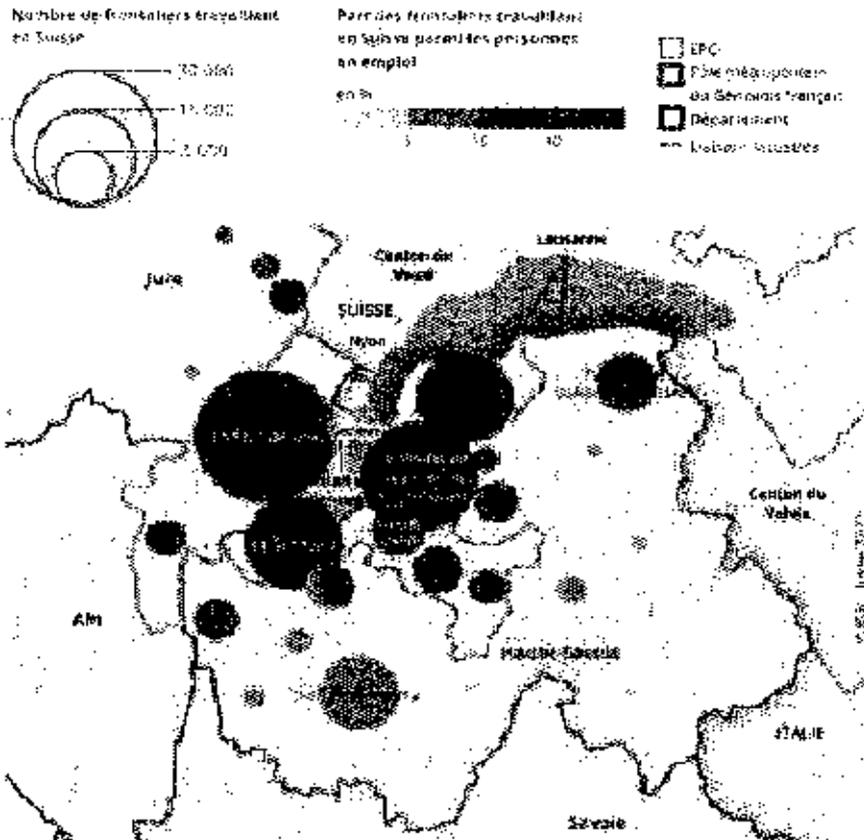
Source : Insee, RP 1990 et 2008 - Recensement 2022 - Les données proposées sont établies à périmètre géographique : 5,38%

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 49,8 % des actifs résidant sur le territoire d'Annemasse Agglo en 2018¹¹.

¹⁰ 22 % contre 13 % au niveau régional. Source : Observatoire de la statistique transfrontalière, synthèse 2021.

¹¹ Source : INSEE.

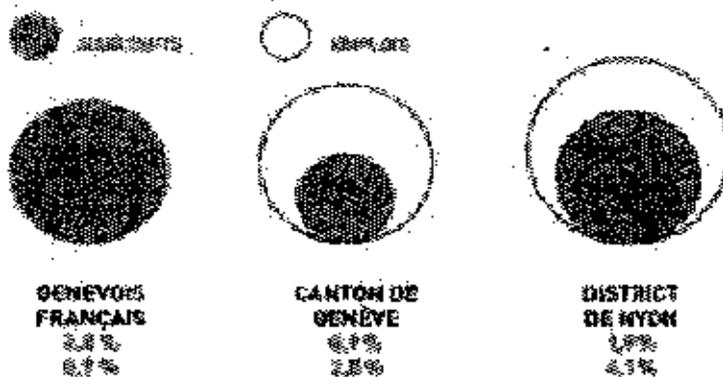
Schéma n° 1 : Nombre de frontaliers travaillant en Suisse et part parmi les personnes en emploi, par EPCI en 2018



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

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

TAUX DE CROISSANCE ANNUELS MOYENS 2006-2014

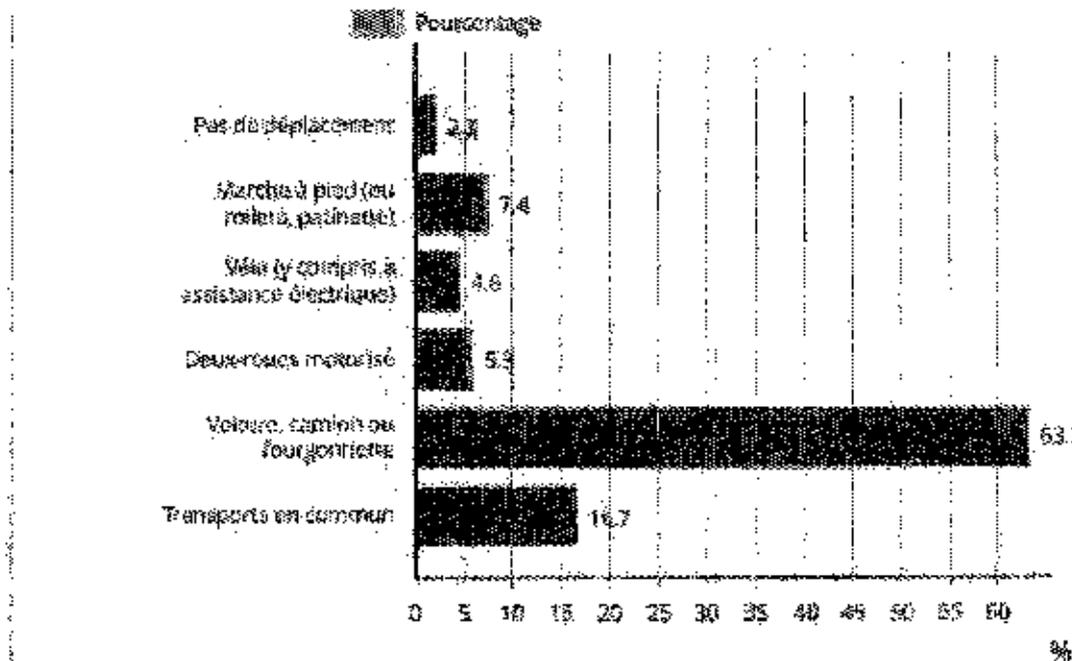


Source : Grand Genève

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

En 2019, la voiture était le moyen de transport prépondérant pour se rendre au travail (63 %), contre 17 % pour les transports en commun et 13 % pour les modes doux (vélo et marche à pied)¹².

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



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022.

Selon les projections démographiques¹³, la population du Grand Genève, qui est de 1,02 million d'habitants atteindrait entre 1,33 et 1,34 million d'habitants à l'horizon 2040, soit + 31 % par rapport à 2020. Avec l'augmentation de la population et du nombre de travailleurs frontaliers, les flux de déplacements devraient encore s'accroître (+ 30 % à l'horizon 2030).

Les enjeux de mobilité sont donc particulièrement importants dans l'agglomération d'Annemasse, qui outre les échanges frontaliers, enregistre également de nombreux déplacements avec les autres territoires du genevois français. La dépendance économique de l'agglomération annemassienne à la Suisse est en effet moindre que dans d'autres territoires frontaliers, comme le Pays de Gex ou le Genevois, en raison d'une activité endogène, liée au rôle de centralité joué par Annemasse¹⁴.

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

¹³ Projection réalisée pour le Grand Genève dans le cadre du projet d'agglomération de quatrième génération (P4G).

¹⁴ Pour 100 actifs occupés, 70 emplois se situaient sur le territoire d'Annemasse Agglo. A titre de comparaison, cet indice de concentration de l'emploi est de 47 pour la communauté de communes du Genevois et 32 pour la communauté de communes Arve et Salève (source : Observatoire des territoires).

2 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE MOBILITÉ

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

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

2.1.1 Les compétences

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

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

Annemasse Agglo détient depuis 2008 la compétence « organisation de la mobilité », qui est une compétence obligatoire pour les communautés d'agglomération¹⁵.

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

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

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

¹⁵ Article L. 5216-5 du CGCT.

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

voirie, aménagement de l'espace). Cette création n'est pas strictement rattachable à une compétence particulière¹⁶.

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

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

Le Pôle métropolitain du Genevois français

Le Pôle métropolitain du Genevois français a été créé le 1^{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)¹⁷, 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 1 de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annemasse Agglo est favorable à une AOM unique et a approuvé cette charte¹⁹.

Pour l'agglomération annemassienne, la mise en place d'une AOM unique à l'échelle métropolitaine lui permettrait en particulier d'accroître ses capacités de financement pour ses projets d'investissements. Actuellement, le rendement du versement mobilité²⁰ est limité par son taux qui est déjà fixé au plafond légal, à savoir 1,10 % pour les collectivités dont la population est inférieure à 100 000 habitants²¹. Le programme d'investissement pluriannuel 2022-2029 du budget transport urbain d'Annemasse Agglo est ainsi construit sur la base d'un taux de versement mobilité à 2 %, partant de l'hypothèse d'un transfert de la compétence AOM au Pôle Métropolitain en 2026²² (Cf infra). La chambre souligne que, dans ce cas, la fixation du taux de versement mobilité et la construction du programme d'investissement relèveront du Pôle Métropolitain.

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

¹⁸ Analyse publiée sur le site de France Mobilité.

¹⁹ Par une délibération du 28 avril 2021- CC 2021_0062.

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

²¹ Article L. 2333-67 du CGCT.

²² Cf. Rapport d'orientation budgétaire Transport urbain 2023.

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

2.1.3 L'organisation interne

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

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

2.1.4 Les aspects financiers

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

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

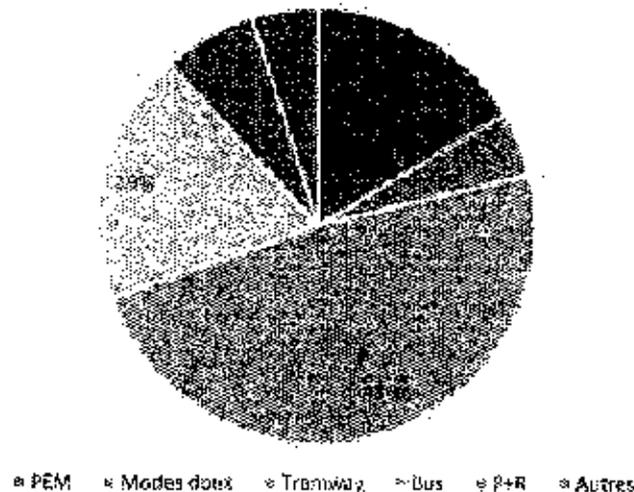
Tableau n° 3 : Dépenses d'investissement en faveur de la mobilité et des transports (données comptes administratifs en euros)

	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Total des investissements						
Dépenses d'investissement	20 332 587	32 697 228	37 636 796	26 840 428	16 485 015	128 992 054
Subventions d'investissement	14 111 607	15 728 188	19 698 561	13 109 820	3 023 373	63 670 548
Dont budget Tramway						
Dépenses d'investissement	8 404 423	22 802 213	24 602 545	4 984 385	384 499	61 178 065
Subventions d'investissement	6 814 844	10 315 001	16 808 528	6 798 393	751 720	41 486 986
Dont budget transports urbains						
Modes doux	0	0	5 962	172 060	224 860	400 881
Parkings relais	1 949 874	947 884	5 202 434	1 49 671	530 645	8 792 531
Bus	1 752 148	3 736 686	3 164 794	4 253 655	8 635 439	21 962 703
Total investissements	5 702 023	4 693 578	8 371 210	4 875 386	9 410 924	32 759 113
Subventions d'investissement	5 110 189	606 075	1 267 559	168 395	747 629	7 899 838
Dont budget principal - dépenses mobilité /transport						
Modes doux	2 598 477	1 964 987	308 418	931 683	213 137	6 016 704
Pôles d'échanges multimodaux	814 075	1 363 133	2 981 505	10 234 232	5 436 385	20 829 270

	2017	2018	2019	2020	2021	Cumul
Autres (CEVA, FDU, PDA, accessibilité, maison mobilité, aéro-d'Etrembières)	2 813 588	1 867 302	1 373 117	114 719	40 080	6 208 807
Total investissements	6 226 141	5 193 443	4 663 041	11 280 637	5 689 601	33 054 882
Subventions d'investissement	2 187 043	4 807 112	1 630 474	5 143 032	522 963	14 290 628

Source : CRC ARA-Réponses Annemasse Agglo

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



Source : CRC ARA-Données Annemasse Agglo

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

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

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

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

Dépenses de fonctionnement (selon leur nature)	2017	2018	2019	2020	2021
Modes doux	0	0	0	0	62 997
Parkings relais	0	1 432	9 853	6 428	24 474
Bus (BEINS et transports urbains)	6 855 049	7 262 407	7 200 371	8 769 408	8 754 716
Pôles d'échanges multimodaux	0	0	1 536	12 733	11 477
Tramways					
Autres (maison mobilité)	0	0		17 353	29 916
Total	6 855 049	7 263 839	7 211 761	8 788 569	8 853 664
Recettes de fonctionnement					
Versement mobilité	4 870 440	4 918 049	5 210 362	4 881 524	5 042 307
Recettes tarification usagers	3 079 000	2 880 000	2 883 000	2 036 259	2 277 932
Subvention budget principal	70 785	752 000	854 230	1 753 890	3 588 700
Total	8 020 225	8 550 049	8 947 592	8 671 673	10 908 939
Part Versement mobilité	61 %	58 %	58 %	56 %	46 %
Part tarification	38 %	34 %	32 %	23 %	21 %
Part subvention BP	1 %	9 %	10 %	20 %	33 %

Source : CRC ARA-Réponses Annemasse Agglo

La compensation financière genevoise (CFG) n'est pas fléchée²³ spécifiquement sur les dépenses de mobilité et transport, ce qui est contraire à un accord passé entre le département et les EPCI, au moment de la mise en place d'une part dédiée aux intercommunalités au sein de l'enveloppe départementale de la CFG. Selon une règle tacite confirmée par le président du département, il est d'usage que la CFG soit prioritairement orientée sur des projets en lien avec les enjeux de mobilité.

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

Cette contribution du Canton de Genève, dont l'objet est de compenser, pour les collectivités territoriales françaises, les charges spécifiques induites par les frontaliers travaillant à Genève et dans le Canton²⁴, a doublé au cours des cinq dernières années, constituant un apport toujours plus significatif au budget communautaire. En 2022, elle s'est élevée à 5,5 M€, soit 9 % des recettes de fonctionnement d'Annemasse Agglo.

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

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

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

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

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

Source : Annemasse Agglo - Données comptes administratifs

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

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

Source : Annemasse Agglo

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

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

2.2 Les documents de planification

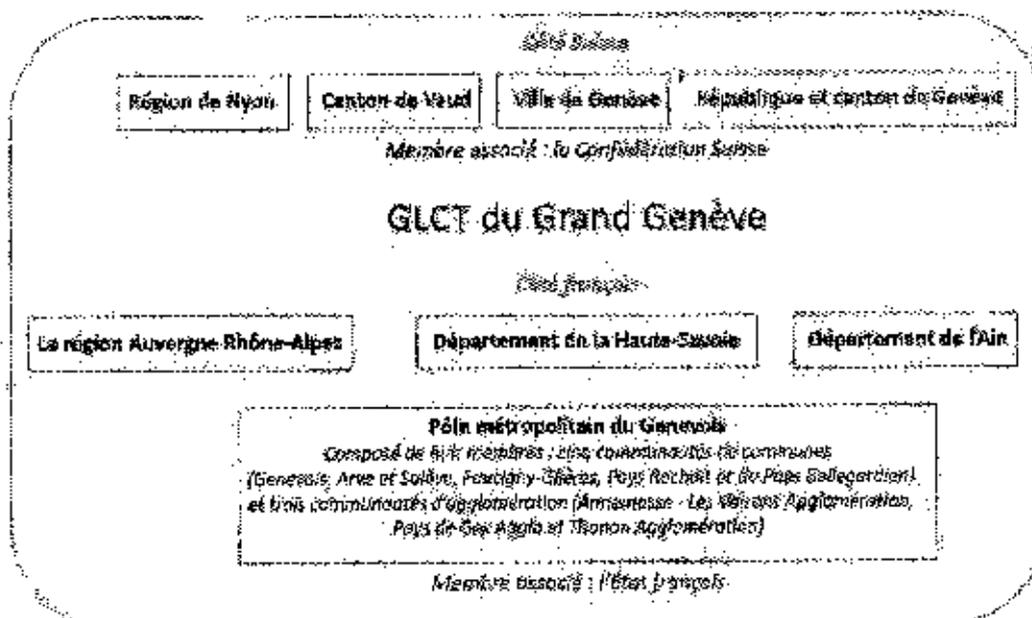
2.2.1 La planification transfrontalière : les projets d'agglomération

Le Grand Genève est l'une des 42 agglomérations suisses à candidater tous les quatre ans aux appels à projet de la Confédération suisse. À travers des « 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 vie²⁵.

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

Schéma n° 3 : Composition du GLCT du Grand Genève



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

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

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

2.2.2 La planification communautaire

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

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

2.2.2.1 Le SCOT

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

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

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

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

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

Enfin, Annemasse Agglo s'est clairement positionnée en faveur d'un SCOT à l'échelle métropolitaine à horizon 2026. Son engagement à être partie prenante dans un document de planification commun au Genevois français figure expressément dans les orientations de son SCOT²⁶ et le conseil communautaire, par délibération du 20 décembre 2022, a voté en faveur d'un transfert, après une phase de préfiguration, de la compétence « élaboration, de suivi et de mise en œuvre du SCOT » au Pôle métropolitain.

2.2.2.2 Le PDU et le schéma cyclable

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

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

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

2.2.2.3 Le plan climat énergie air territorial (PCAET)

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

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

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

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

3 ANALYSE DES MESURES

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

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

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

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

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

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

3.1 Présentation des mesures

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

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION A

Tableau n° 7 : Intitulé et nature des mesures

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

Tableau n° 8 : Classement des mesures par type

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

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.

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

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

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

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

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

3.2 Le cadre de la mise en œuvre

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

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

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

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ANNEMASSE

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

Source : CRC ARA - Réponses aux questionnaires

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

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

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

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

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

3.3 Le financement des mesures

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

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

3.3.1 L'ensemble des mesures

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

Type de mesures	Coût total mesure terminée ou provisionnel	Part de chacun des co-financiers*						
		EPFL	Confédération Suisse	État Français	Région AURA	Département de la Haute-Savoie	Fonds européens	Autre(s)
Service de mobilité	1 925 042	802 651	0	247 195	545 880	329 313	0	0
Rabattements et compléments de réseaux de transports en commun	94 951 399	25 090 450	31 012 137	8 339 325	441 314	27 115 239	0	3 770 601
Rabattements en modes doux (pistes cyclables / voies vertes)	26 405 780	15 734 054	2 639 719	730 527	3 002 541	3 699 040	400 000	200 000
Pôle d'échanges multimodal (PEM)	13 961 351	3 492 657	0	0	6 980 676	0	0	2 792 270
Stationnement P+R seuls (hors ceux directement inclus dans les PEM)	4 100 000	1 575 000	0	0	900 000	1 616 821	0	0

Source : CPCARA- Réponses aux questionnaires

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

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

Pour les mesures mises en service, et dont le plan de financement a été communiqué, soit 9 mesures sur 15, un léger surcoût est globalement constaté (+ 6 %). Le coût minoré du PEM d'Annemasse permet d'absorber une partie du surcoût important des mesures 36-2-9 - Voie verte Lâman Mont-Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Lœx (phase 1), 10-3a- réaménagements des interfaces de la ligne CEVA et 10-5 - voie verte d'agglomération : aménagement sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire.

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

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

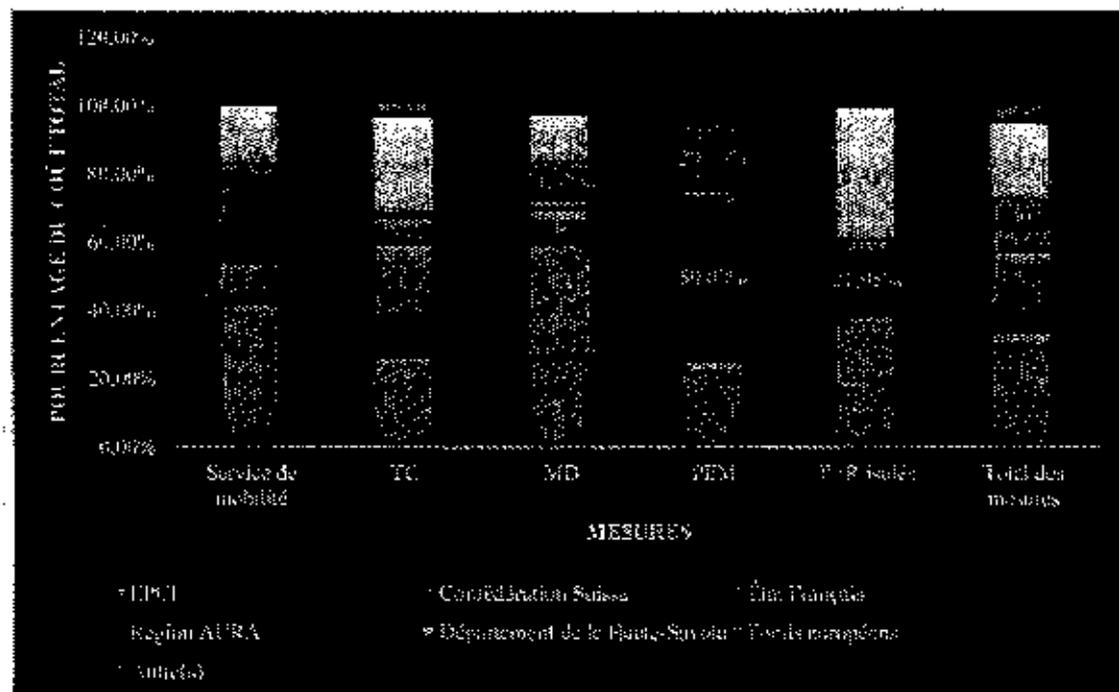
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION AURA

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

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

Les mesures sont financées par, outre Annemasse Agglo elle-même, la Confédération suisse, le Département de la Haute-Savoie²⁷, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État français. La part des fonds européens apparaît minime. Compte tenu du nœud ferroviaire que constitue la gare d'Annemasse, l'Agglo fournit un effort financier important au bénéfice de tout le genevois français.

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



Source : CRCARA

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

Pour les rabattements et compléments de réseaux de transports en commun (TC), qui représentent les mesures les plus coûteuses (95 M€ au total), le premier co-financeur est la Confédération helvétique (32,65 % du financement), suivie du Département de la Haute-Savoie (28,56 %), d'Annemasse Agglo (26,42 %), de l'État français (8,78 %) et, pour une très faible part, de la Région AURA (0,46 %). Parmi les autres co-financeurs (3,97 %) figurent l'agence de l'eau et l'État de Genève pour l'extension du tramway entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse (mesure 36-1-6) ; ainsi que la ville d'Ambilly et de Ville-la-Grand pour les réaménagements des interfaces de la ligne CEVA à Annemasse (mesure 10-3a).

²⁷ Financement permis par la contribution financière genevoise.

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

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

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

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

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

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

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

3.3.2 Les quatre mesures les plus coûteuses

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

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

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

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

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

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

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

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

		Coût estimé lors de la planification	Unité	Coût total mesure terminée	Unité	Ecart en %
10-3a	Interface CEVA	14 990 864 9 140 282	CHF euro	16 847 416 16 356 714	CHF euro	+ 79 %
36-1-4	BHNS	22 100 000	euro	21 850 000	euro	- 1,1 %
36-1-6	TIREX	57 000 000	euro	56 254 483	euro	- 1,3 %
36-2-3	PEM	26 900 000 16 402 439	CHF euro	13 961 351	euro	- 15 %
	Total					+ 3,6 %

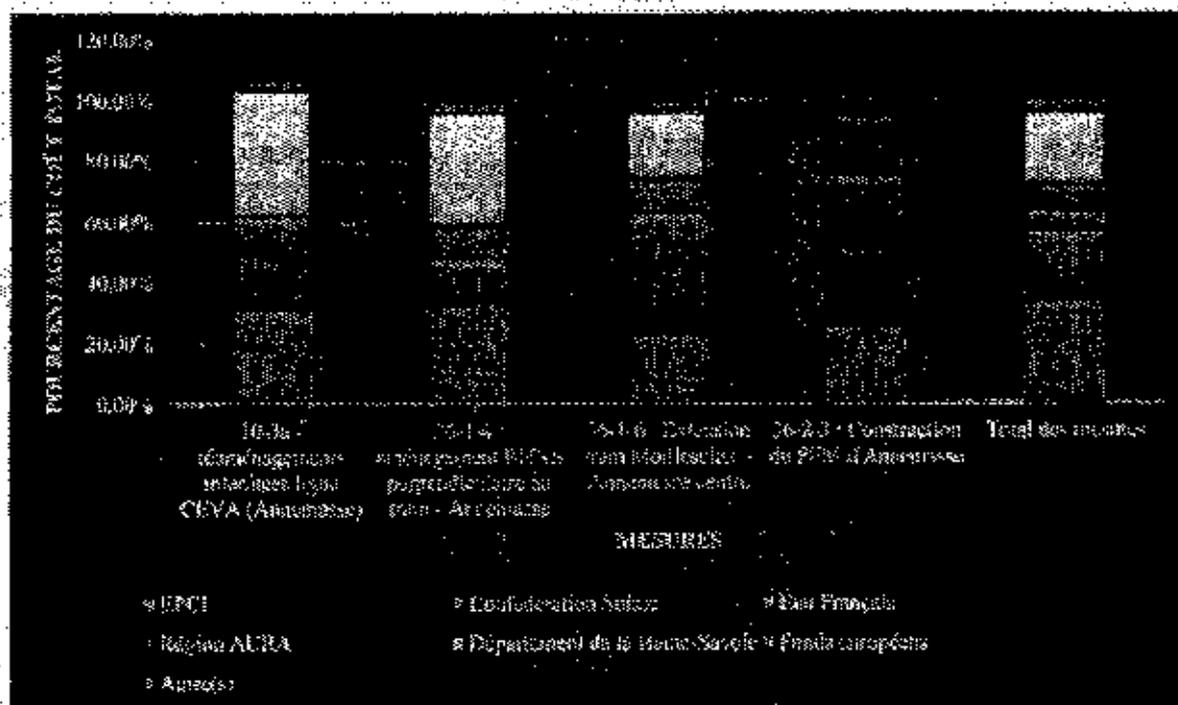
Source : CRC ARA

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

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

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

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



Source : CRC ARA

3.4 Les conditions de mise en œuvre

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

3.4.1 Les délais

Parmi les seize mesures répertoriées²⁸, dix sont mises en service, une est engagée et en cours de réalisation, les cinq autres sont encore dans la phase de programmation/projet.

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

²⁸ Seize et non quinze : en effet, la mesure 36-2-4, intégrée à la 36-1-9 pour son financement, fait l'objet d'une analyse à part entière quant à ses délais et causes de retard.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION A

Tableau n° 12 : Retard par type de mesure

Intervalle de retard (en mois)	Nombre de mesures concernées	Numéros des mesures concernées	Répartition des mesures concernées en fonction de leur nature				
			Service Mobilité	TC	MD	PEM	P+R isolés
Aucun retard	4	16-2 ; 16-35 ; 36-1-20 ; 36-3-20	0	0	3	0	1
≤ 12 mois	4	10-5 ; 10-7 ; 10-11a ; 14-16	1	0	3	0	0
12 < R ≤ 24	1	36-1-4	0	1	0	0	0
24 < R ≤ 36	1	36-1-6	0	1	0	0	0
36 < R ≤ 48	1	10-3a	0	1	0	0	0
48 < R ≤ 60	2	36-1-9 ; 36-2-9	0	0	1	0	1
60 < R ≤ 72	1	36-2-4	0	0	1	0	0
72 < R ≤ 84	1	36-2-3	0	0	0	1	0
91	1	10-11b	0	0	1	0	0

Source : CRC AKA- Réponses aux questionnaires

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

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

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

Tableau n° 13 : Retard par mesure

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

Mesure	Phase préalable de la mesure	Date précédente de mise en service	Réussi	Nombre de mois de retard
16-3 : Construction d'un P+R à Machilly	Réalisation	15/05/2023		
16-35 : Aménagement d'une véloroute entre Ville-la-Grand et Machilly	Avant-projet	20/10/2026		
36-1-4 : Aménagement axe BHNS perpendiculaire au train dans l'agglomération annemassienne (raccordement sur RER et tram)	Mise en service	01/12/2013	Oui	14 mois
36-1-6 : Extension de l'axe tram entre Motteville et le centre d'Annemasse	Mise en service	14/12/2019	Oui	36 mois
36-1-9 : Construction d'un P+R/B+R - Carrefour des chasseurs - lien avec la mise en place du BHNS et du Tram	Mise en service	30/05/2019	Oui	60 mois
36-1-20 : Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies de chemin de fer entre Annemasse et Ambilly	Projet	01/12/2026		
36-2-3 : Construction du PEM de la gare d'Annemasse	Mise en service	15/11/2019	Oui	84 mois
36-2-4 : Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Percier	Mise en service	18/11/2020	Oui	72 mois
36-2-9 : Voie verte Léman Mont-Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)	Mise en service	20/10/2017	Oui	58 mois
36-3-20 : Aménagement d'une voie verte en rattachement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge	Avant-Projet	10/12/2026		

Source : CRCARA - Réponses aux questionnaires

3.4.2 Les difficultés rencontrées et les facteurs de soutien

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

3.5 Utilisation des mesures par les usagers

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

3.5.1 Le suivi par l'EPCCI

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

Tableau n° 14 : Suivi des mesures mises en service

Mesures	M1-3a : Équipements Interlignes CEVA	M1-6 : voie verte - tranchée ouverte CEVA	M1-2 : Construction nouveau mobilité gare Annemasse	M1-11a : voies verte agglô - MD Genève Annemasse	M1-14 : BUSES Annemasse	M1-6c : Extension Tram Maillesdaz - Annemasse	M1-9 : TAR Carré Vert Chirocours	M1-3 : PEM Annemasse	M1-3-4 : voie verte Annemasse gare - quai Pier Perrier	M1-10 : Voie verte Léman Mont- Blanc : Annemasse - Bonne - Luz	Proportion de "oui"
Exploitation directe par l'EPCCI ?	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Non	Non	Oui	60 %
Si non, qui exploite ?	Commune							SNCF Gares et Connexions	?		?
Disponibilité de données sur le degré d'utilisation de la mesure ?	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Oui	70 %
Si oui, ces statistiques sont-elles l'objet d'un suivi ?		Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui par SNCF Gares et Connexions		Oui	100 %
Améliorations prévues ?	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	80 %
Si oui, lesquelles ?	Signalétique piétonne		Adaptation du mobilier		Optimisation des corridors à flux	Augmentation de fréquence au 12/2026	Vidéoprot ection et sécurité	Accessibilité et progrès signalétique	En lien avec tram	Travaux complément aires liés aux projets concurrents	

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

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

²⁹ En moyenne sur trois points de comptage : Point Nol, Vétraz-Monthoux et Bonne.

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

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

Fréquentation ligne tram 17 France		Année 2021		Année 2022	
		Montées	Descentes	Montées	Descentes
17 - Aller et Retour	Total France	1 442 250	1 414 252	1 817 536	1 799 525
	Variation			26,0 %	27,2 %
	Total France - Mouillesuz	1 650 434	1 520 951	2 093 479	1 930 233
	Variation			26,8 %	26,9 %

Source : Annemasse Agglo

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

	Point Noir	Vétraz-Menthonnaz	Baniv	Total 3 points
Total 2019	562 640	93 000	13 952	669 592
Total 2021	666 293	100 254	26 133	792 680
Variation	18,4 %	7,8 %	87,3 %	18,4 %
Total 2022	705 155	123 178	8990	837 323
Variation	5,8 %	22,9 %	- 65,6 %	5,6 %

Source : Annemasse Agglo

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

3.5.2 Les résultats d'enquêtes

3.5.2.1 Le panel mobilité - Grand Genève

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

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

Le rapport d'avril 2022³⁰ 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).

³⁰ Rapport réalisé par le bureau de recherche Gt pour le compte du Grand Genève, des Transports publics Genevois et des Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc. Gt est un bureau de recherche spécialisé dans l'étude des pratiques de mobilité, des modes de vie et des usages des territoires. Il est composé de sociologues, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes.

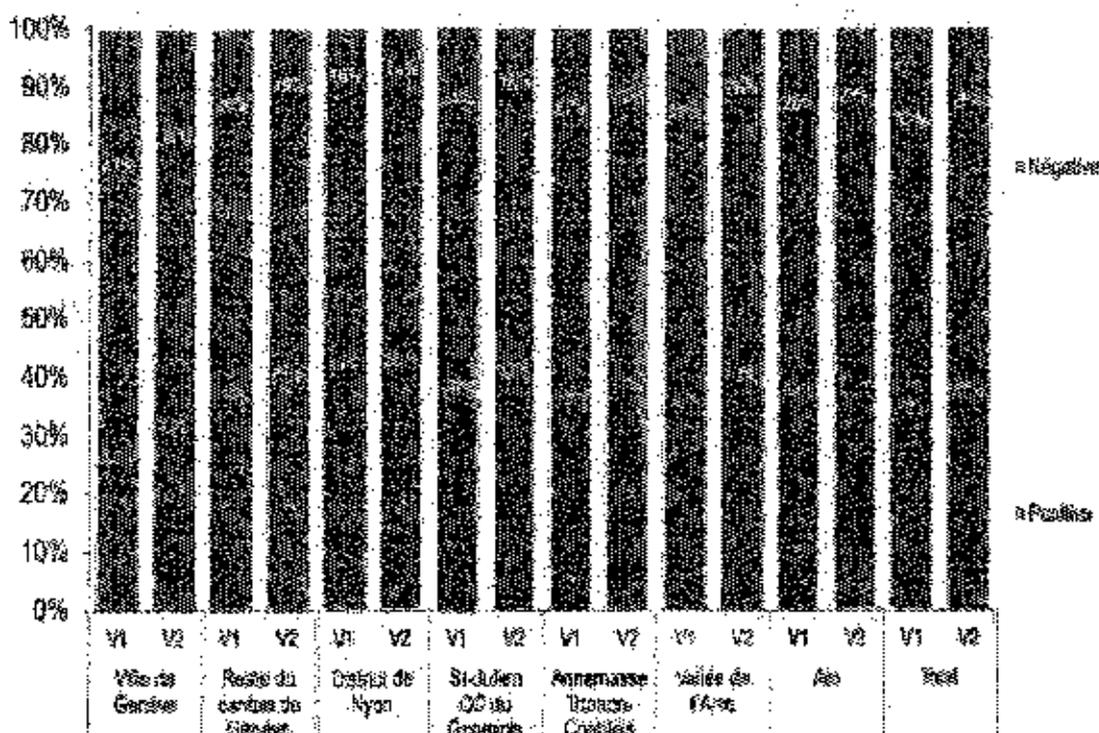
A défaut de renseigner directement sur l'utilisation des mesures d'accompagnement au Léman express, plusieurs données sont éclairantes sur l'évolution de la mobilité sur le territoire.

Toutefois, le territoire retenu par l'enquête englobe Annemasse Agglo et Thonon Agglo pour des raisons tenant à la taille de l'échantillon²¹. Cette globalisation limite d'autant plus la précision de l'analyse que les deux agglomérations ne présentent pas les mêmes caractéristiques territoriales, Annemasse présentant une concentration urbaine assez forte avec un réseau de transport en commun relativement dense, tandis que Thonon connaît un étalement urbain et possède un réseau de transport moins développé.

➤ La perception des moyens de transport

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

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

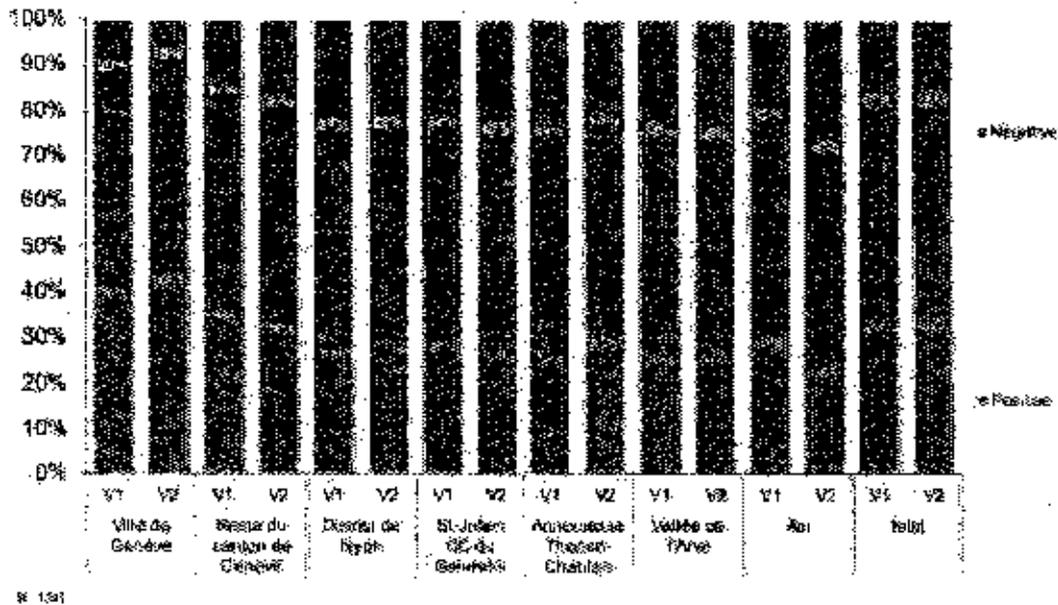


4/2023

Source : Étude panel mobilité Grand Genève

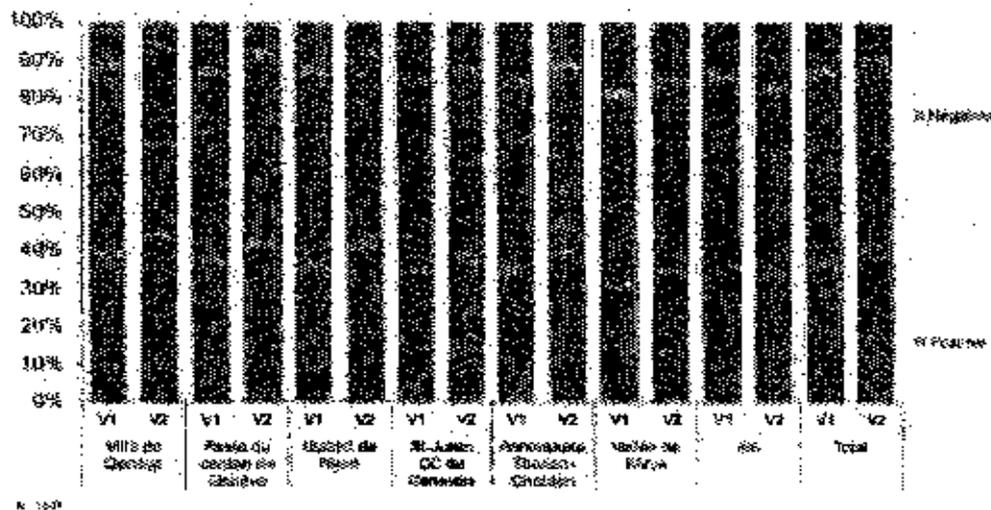
²¹ En raison de l'attrition de l'échantillon lors de la deuxième vague, particulièrement concernant la partie française, un nouveau découpage, un peu moins fin, a dû être défini pour analyser la vague 2 afin de contenir un nombre suffisant d'observation dans chaque périmètre.

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



Source : Étude panel mobilité Grand Genève

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



Source : Étude panel mobilité Grand Genève

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

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

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

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

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

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

Canton de Fribourg : 672

Canton de Vaud : 5 556

Canton du Valais : 161

District de Nyon : 676

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

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

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

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

Le questionnaire a été administré en ligne.

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

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

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

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

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

Mesures	Annemasse	
	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX	7	23
Améliorer la sécurité dans les vélostations	11	21
Améliorer la sécurité des P+R	19	28
Améliorer les correspondances LEX - bus - tram - train		
Améliorer/créer des chemins piétonniers	26	13
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	58	10
Augmentation de l'offre du LEX	10	6
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	92	13
Autre (veuillez préciser) :	11	7
Créer de nouvelles places P+R	34	9
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	64	12
Créer des nouvelles places dans les vélostations	2	3
Créer/augmenter les possibilités de recharge dans les P+R	3	5
Créer/augmenter les possibilités de recharge dans les vélostations	1	6
Diminuer le tarif des bus et tram	2	10
Diminuer le tarif du LEX	11	12
Diminuer les tarifs des P+R	61	14
Diminuer les tarifs des vélostations	9	11
Pouvoir louer un véhicule (covoiturage)	6	13
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	6	7
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	57	12
Transport du vélo dans le LEX - place et prix	1	4
Total	490	11

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

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

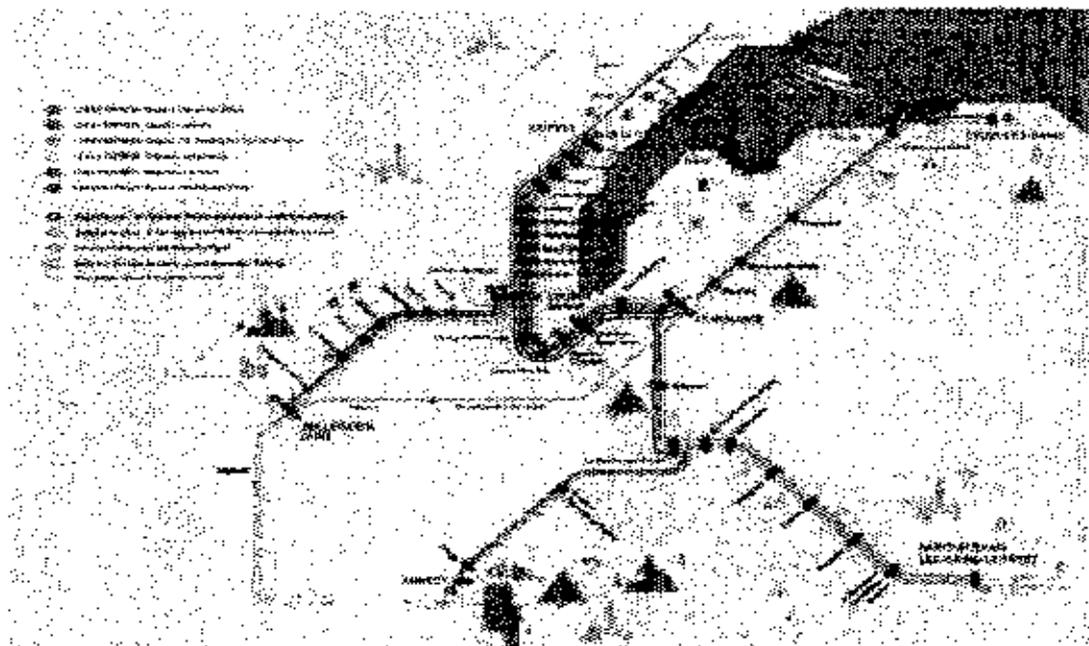
En conclusion, l'effort d'investissement d'Annemasse Agglô a eu un effet important sur l'évolution de la mobilité. Les mesures d'accompagnement du Léman Express mises en service se sont accompagnées d'une progression de la fréquentation des transports en commun et de l'utilisation des modes doux. Les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

ANNEXES

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

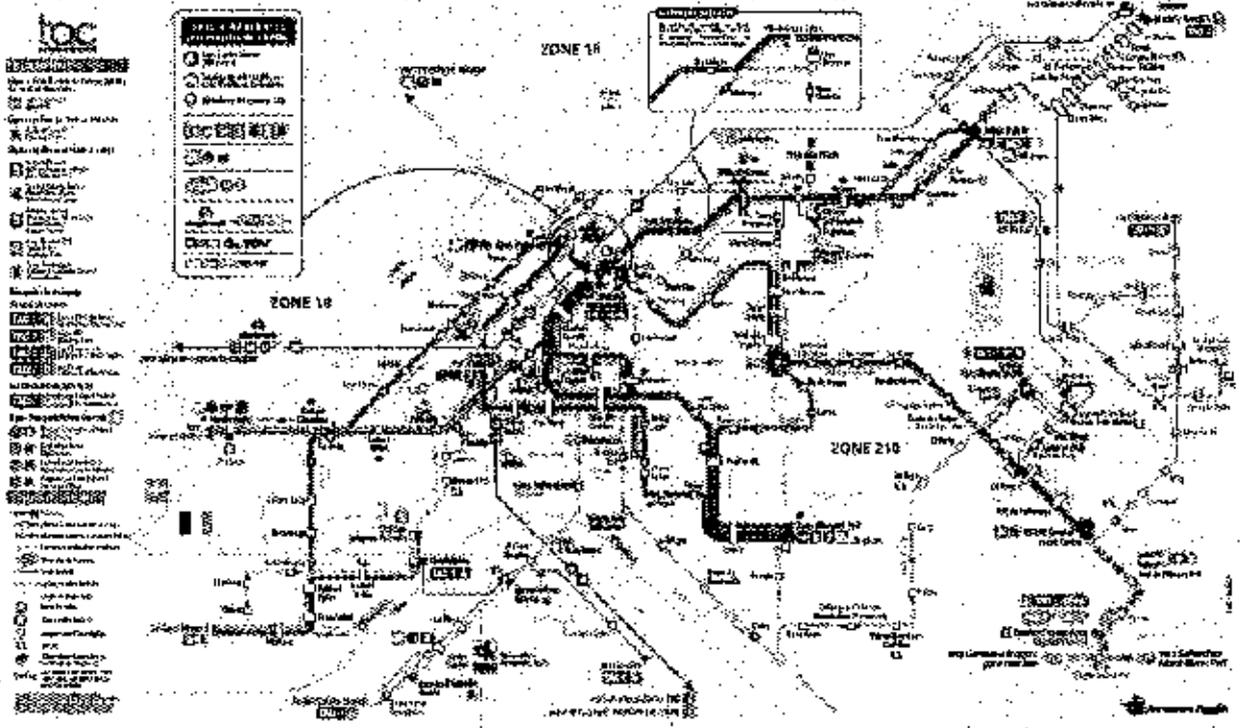
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION AMNEMASSE-LES-VOIRONS

Annexe n° 1. Plan du réseau L'Amaz-Express



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

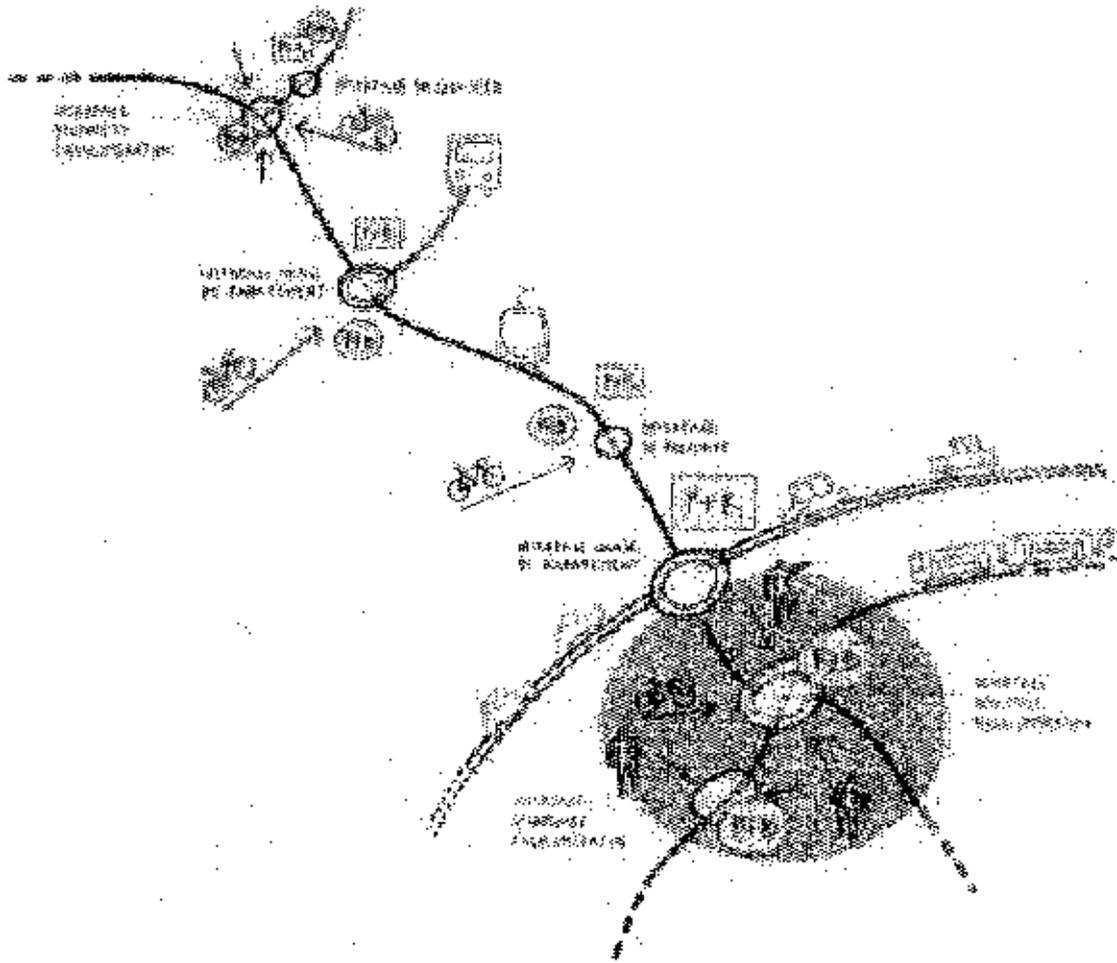
Annexe n° 2. Plan du réseau TAC



Envoyé en préfecture le 21/12/2023
Reçu en préfecture le 21/12/2023
Publié le 21/12/2023
ID : 074-20231773-20231221-CC_2023_0172-DE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION A

Annexe n° 3. Schéma d'un PEM



SLOW

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

1- Identification des mesures

Deux documents ont été utilisés :

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

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

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

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

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

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

2- Questionnaires

Deux questions d'audit ont été définies :

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

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

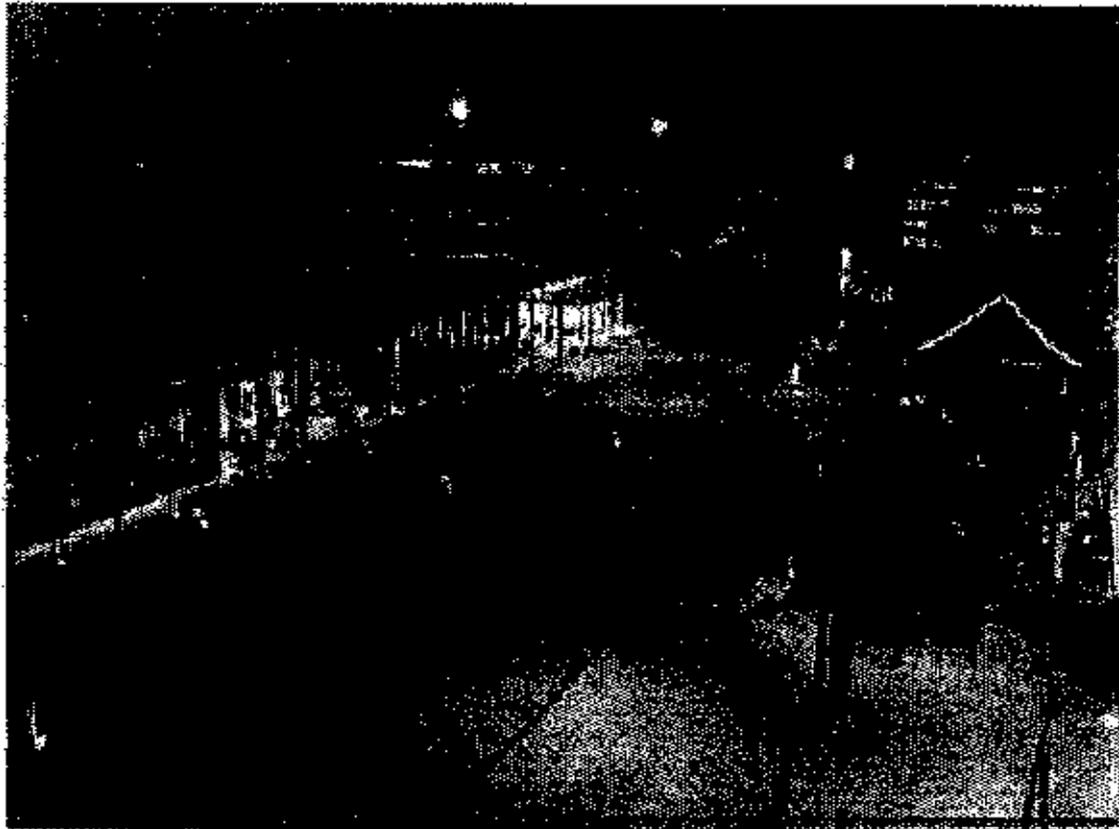
Ce questionnaire a été mis au point, en coopération la Cour des Comptes de Genève et celle du Canton de Vaud, après une phase de test. Un questionnaire dit « qualitatif » a été testé sur plusieurs mesures auprès de chacun des EPCI (au moins une mesure testée par EPCI). Les retours ont permis de préciser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

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

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

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

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



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ANNIWAHSE-LES-VEITRONS

Annexe n° 7. Tableau financier global des mesures

Rem : Pour les dépenses liées au service, convention de service, en base de change en vigueur (un montant de l'opération au projet d'agglomération converti pour le coût programmé et à la date de la mise en service pour le coût réel)

Mesure	Code de la mesure	Code de la mesure	Code de la mesure	Date de mise en service		Montant en base de change		Montant en base de change		Montant en base de change		Montant en base de change		Montant en base de change		Montant en base de change	
				Mois	Année	Montant	Par	Montant	Par	Montant	Par	Montant	Par	Montant	Par	Montant	Par
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									
100 - Construction de bâtiments communaux	14 00000000	31 00000000	14 00000000	31 00000000	2023	2024	1000000	1000000									

Envoyé en préfecture le 21/12/2023

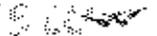
Reçu en préfecture le 21/12/2023

Publié le

ID : 074-200011773-20231221-CG_2023_0172-03

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

Moins	Coût initial de la prestation	Coût réel de la prestation au 31/12/2023	Coût réel de la prestation au 31/12/2023	Part de l'Etat (CIC)															
				Montant	Pourcentage														
36-14 : Travaux d'entretien	25 148 900 €	22 200 000 €	21 379 000 €	2 280 500 €	32,0 %	2 257 896 €	3,9 %	2 300 000 €	10,3 %	270 000 €	1,1 %	2 301 999 €	10,3 %					270 000 €	1,1 %
36-16 : Location de matériel agricole	57 478 000 €	57 000 000 €	56 251 000 €	12 748 499 €	22,7 %	32 527 113 €	40,5 %	6 029 325 €	10,7 %	191 344 €	0,3 %	12 305 816 €	10,9 %					191 344 €	0,3 %
36-19 : Construction de bâtiments agricoles	3 102 645 €	2 933 640 €	2 200 000 €	1 375 000 €	51,4 %							1 025 000 €	46,2 %						
36-23 : Construction de bâtiments agricoles	6 181 000 €	6 111 000 €	5 885 000 €	1 700 000 €	27,5 %	1 280 000 €	19,5 %			520 000 €	8,4 %	3 900 000 €	62,8 %						
36-24 : Construction de bâtiments agricoles	24 000 000 €	15 718 000 €	15 351 551 €	2 429 657 €	29,1 %					3 800 000 €	10,0 %							3 800 000 €	10,0 %
36-25 : Travaux de maintenance	300 000 €	3 380 555 €	3 214 475 €	1 150 000 €	35,2 %			142 000 €	4,4 %	817 192 €	25,3 %	1 165 383 €	36,1 %						
36-26 : Travaux de maintenance	2 400 000 €	5 234 041 €	6 234 041 €	6 480 655 €	172,9 %	359 550 €	5,5 %	141 223 €	2,2 %	163 300 €	2,6 %								



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

Autres facteurs positifs	Volonté politique forte. Attente des habitants. Arrivée CEVA	Nul besoin de travaux majeurs par rapport à CEVA qui a précédé. Coût de payement très faible. Moyen le plus rapide pour les habitants.	Projet innovant. Vision nouvelle. Office tourisme, services à la mobilité, végétation.	Nécessité de nouveaux équipements par rapport à CEVA. Une stratégie.	Fort succès de la 1 ^{ère} section de la voie verte. Aménagement d'essence de quartier.	Forta volonté politique, soutien population. Attente de tous. Remplissage des vœux.			Nécessité à un mandat de maîtrise d'ouvrage assuré. Peu de procédures techniques.	Très forte portée politique du projet. Expertise du monde de la maîtrise d'ouvrage.	Compréhension de l'intérêt du projet.	Volonté politique. Qualité équipe technique. Projet porté et un projet global.	Arrivée CEVA. Fort financement. Qualité urbaine.	Intégrée dans des projets plus larges.	Encouragée à l'habitat. Attraction des habitants. Volonté politique.
Autres facteurs négatifs	Interfaces techniques sont faibles. Pas SNCF. Résolution des sols.	Planning dépendant travaux CEVA. Foncier SNCF.	Planning dépendant travaux CA. Foncier SNCF.	Foncier propriété SNCF.	Foncier SNCF.	Zone partiellement inondable (détection piéces). Proximité ligne SNCF. Particuliers concernés. Zone à visiter (projet plus petit).			Travaux de planification urbaine avec hébergement de chantiers. Moyens de construction de chantier du maître d'ouvrage.	Gros retard sur le financement par l'État. Suite au référendum négatif sur les PPI. Phasage du projet en conséquence.	Parti de confiance. Suite au référendum positif en 2024. Qualité des sols. Crapahuts et supports à recevoir.	Contraintes techniques. Procédure et coûts SNCF. Contraintes techniques.	Délai retard de LEV, travaux ont continué sur permis jusqu'en 2021, mais ce n'a pas empêché le fonctionnement de PPI des sols.	Interface avec bureaux des Députés. Plusieurs projets.	Interface avec bureaux des Députés. Foncier SNCF.

SLO

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION AUBRECHASSE-LES-VOIRONS

Remarque méthodologique

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

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

Par exemple, pour la mesure 10-1e (interloc CEVA), un critère « degré de maîtrise de la propriété foncière » l'EPCI a répondu « partielle », mais considère que ce niveau de maîtrise, bien qu'insuffisant, a constitué un soutien à la mise en œuvre de la mesure (⇒ notation case vert clair). Par ailleurs, l'EPCI a indiqué qu'il y avait eu des « imprévus techniques » (réponse « oui ») et estime que ces derniers ont constitué un frein à la mise en œuvre (⇒ notation case orange).

Légende :	Impact
	Non soutien à la mise en œuvre de la mesure
	Soutien à la mise en œuvre de la mesure
	Négligemment
	Frein à la mise en œuvre de la mesure
	Obstacle à la mesure
	Non impact

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

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

La typologie permet de rendre compte de la combinatoire de ces trois logiques d'action au niveau individuel. Elle est fondée sur les corpus de citations d'adjectifs et l'ancrage des habitudes modales. À 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 Léman Express.
- Les « prédisposés aux modes individuels » et les « prédisposés aux modes actifs » résidant à Annemasse se sont largement laissés convaincre par l'utilisation des transports publics, ce qui est lié à l'introduction du tram 17 et du Léman Express (avec 6 trains par heure au départ d'Annemasse). La même tendance n'est pas observable à Thonon ou Saint-Julien qui n'ont pas connu le même « choc d'offre ».
- Les « Environnementalistes » utilisent davantage des transports publics dans les villes françaises en 2022 qu'en 2019. Dans les villes suisses, leurs usages des transports en communs restent stables, mais à un niveau élevé.

Annexe n° 10. Glossaire

AOM : autorité organisatrice de la mobilité

RHNS : bus à haut niveau de service

CFG : compensation financière genevoise

EPCI : établissement public à caractère intercommunal

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

GLCT : groupement local de coopération transfrontalière (Grand Genève)

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

MD : modes doux

MEO : mise en œuvre

Nb : Nombre

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

PACA : périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération

PCAET : plan climat-air-énergie territorial

PDU : plan de déplacements urbains

PEM : pôle d'échange multimodal

PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal

SCoT : schéma de cohérence territoriale

TC : transports en commun

TIM : transports individuels motorisés

TPG : transports publics genevois

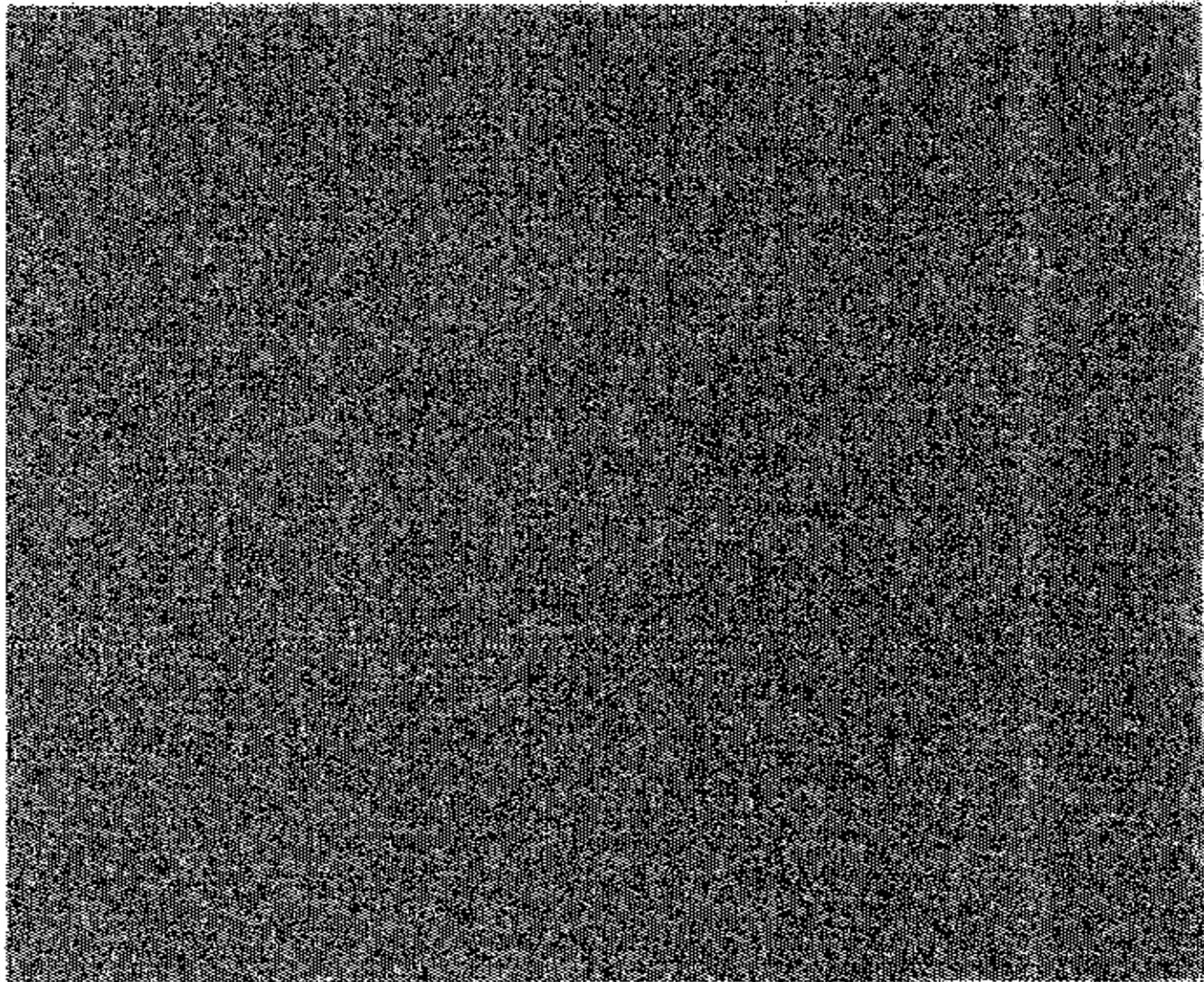
Envoyé en préfecture le 21/12/2023

Reçu en préfecture le 21/12/2023

Publié le

22 DEC. 2023

ID : 074-200011773-20231221-CC-2023_01172-DE



Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes
124-126 boulevard Vivier Merle
CS 23624
69503 LYON Cedex 03

auvergnierhonealpes@crtc.comptes.fr

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