

LA MOBILITE DANS LE FAUCIGNY

**Présentation du territoire au travers
des collectivités locales et territoriales
et de leur(s) compétence(s)
en matière de « Mobilité »**

Version du 27 octobre 2020



Sommaire

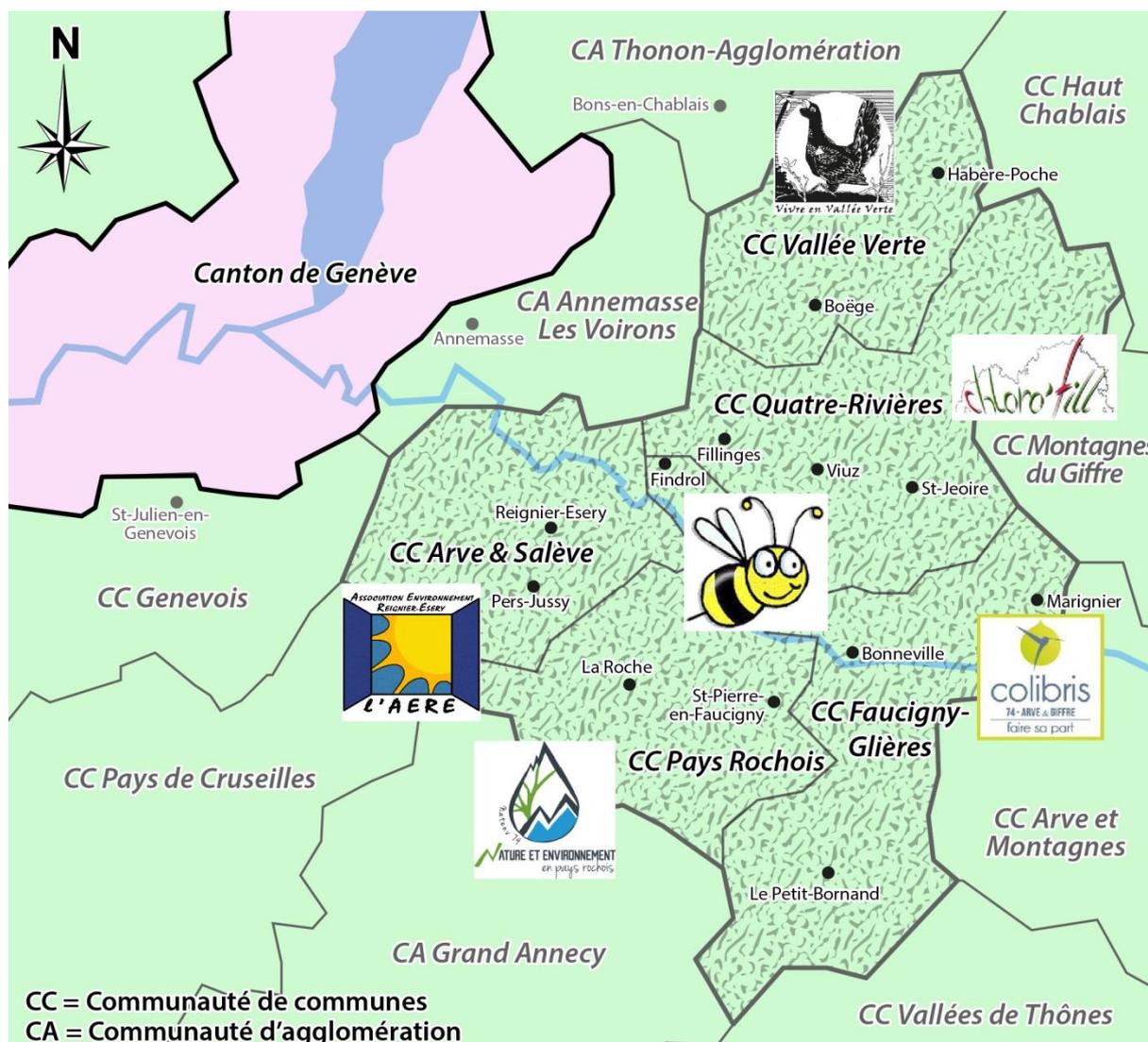
1. Préambule	4
1.1. Qui sommes-nous ?.....	4
1.2. Nos préoccupations	4
2. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)	5
2.1. Le contexte règlementaire	5
<i>Des missions obligatoires</i>	<i>5</i>
<i>Des missions facultatives</i>	<i>5</i>
<i>Loi d'orientation des mobilités et rédéfinition de la compétence « mobilités</i>	<i>5</i>
2.2. Répartition des compétences entre les principales AOM.....	7
<i>Le Département de la Haute-Savoie</i>	<i>7</i>
<i>La Région Auvergne Rhône-Alpes</i>	<i>7</i>
<i>Le SM4CC (Syndicat mixte des 4 communautés de communes)</i>	<i>8</i>
2.3. Autres structures institutionnelles agissant sur la mobilité.....	9
<i>Le millefeuille institutionnel de notre territoire</i>	<i>9</i>
<i>Le SCoT Cœur de Faucigny</i>	<i>10</i>
<i>Le Pôle métropolitain du Genevois français.....</i>	<i>12</i>
3. Les réseaux de transports et services de mobilité	14
3.1. Proxim iTi : une offre de transports sur le périmètre du SM4CC.....	14
3.2. CEVA (Cornavin-Eaux Vives-Annemasse) et Léman Express	16
3.3. Lignes Interurbaines de Haute-Savoie (LIHSA).....	17
3.4. Mobilité dans les 5 Communautés de communes du Collectif.....	18
4. Glossaire et sites Internet.....	19
4.1. Glossaire (<i>par ordre alphabétique</i>)	19
4.2. Sites Internet (<i>par ordre alphabétique</i>)	19

1. Préambule

1.1. Qui sommes-nous ?

Ce document a été réalisé par un collectif de six associations militant dans les domaines de l'environnement et de la mobilité et partageant les mêmes préoccupations vis sur le territoire de la moyenne et basse Vallée de l'Arve qui regroupe les cinq intercommunalités suivantes.

A noter que l'association Colibris, par manque de temps, s'est provisoirement retirée du collectif.



1.2. Nos préoccupations

Les cinq associations que nous représentons sont soucieuses de la qualité de vie dans notre région et des fragilités qui caractérisent notre territoire, tant sur le plan de l'environnement que de la santé des habitants (pollution de l'air) ou encore des difficultés que nous rencontrons quotidiennement pour nous déplacer.

Chacune de nos associations œuvre à petite échelle, soit au niveau d'une commune ou d'une intercommunalité. A l'automne 2017, nous avons décidé de nous fédérer en unissant nos forces et nos compétences afin de mieux faire entendre aux élus nos revendications et propositions.

2. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

2.1. Le contexte réglementaire

L'ancienne autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) est devenue, depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Son ressort territorial correspond au périmètre de l'intercommunalité qui exerce la compétence mobilité. Certaines collectivités exercent cette compétence de manière obligatoire : métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération. Les communautés de communes peuvent, selon le souhait de leurs membres, choisir de ne pas se doter de cette compétence ou l'exercer en tout ou partie. Aux termes des dernières lois adoptées, la compétence mobilité exercée par les AOM comprend :

Des missions obligatoires

- L'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes ;
- Le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ex : les liaisons interurbaines Lihsa) ;
- Les plans de mobilité >> obligatoires seulement pour les AOM de plus de 100 000 habitants¹ ;
- L'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité >> obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un compte relatif aux déplacements présentant les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'utilisateur et la collectivité >> obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un service d'information aux usagers >> obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un service de conseil en mobilité.

Des missions facultatives

- L'organisation de transport à la demande (TAD) ;
- La réduction de la congestion urbaine et de la pollution, par la mise en place d'un service public de marchandises et de logistique urbaine ;
- L'organisation de l'activité d'autopartage ;
- La mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage ;
- L'organisation d'un service public de location de bicyclettes.

Loi d'orientation des mobilités et rédefinition de la compétence « mobilités

« La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale. Jusqu'à présent, seules les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines, et les métropoles étaient obligatoirement AOM à l'échelle intercommunale.

¹ Dans la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), les plans de déplacements urbains (PDU) ont été remplacés par les plans de mobilité, qui constituent un outil qui va plus loin et intègre des mesures du Code du travail.

Alter'Mobil – Collectif Alternatives Mobilités Faucigny

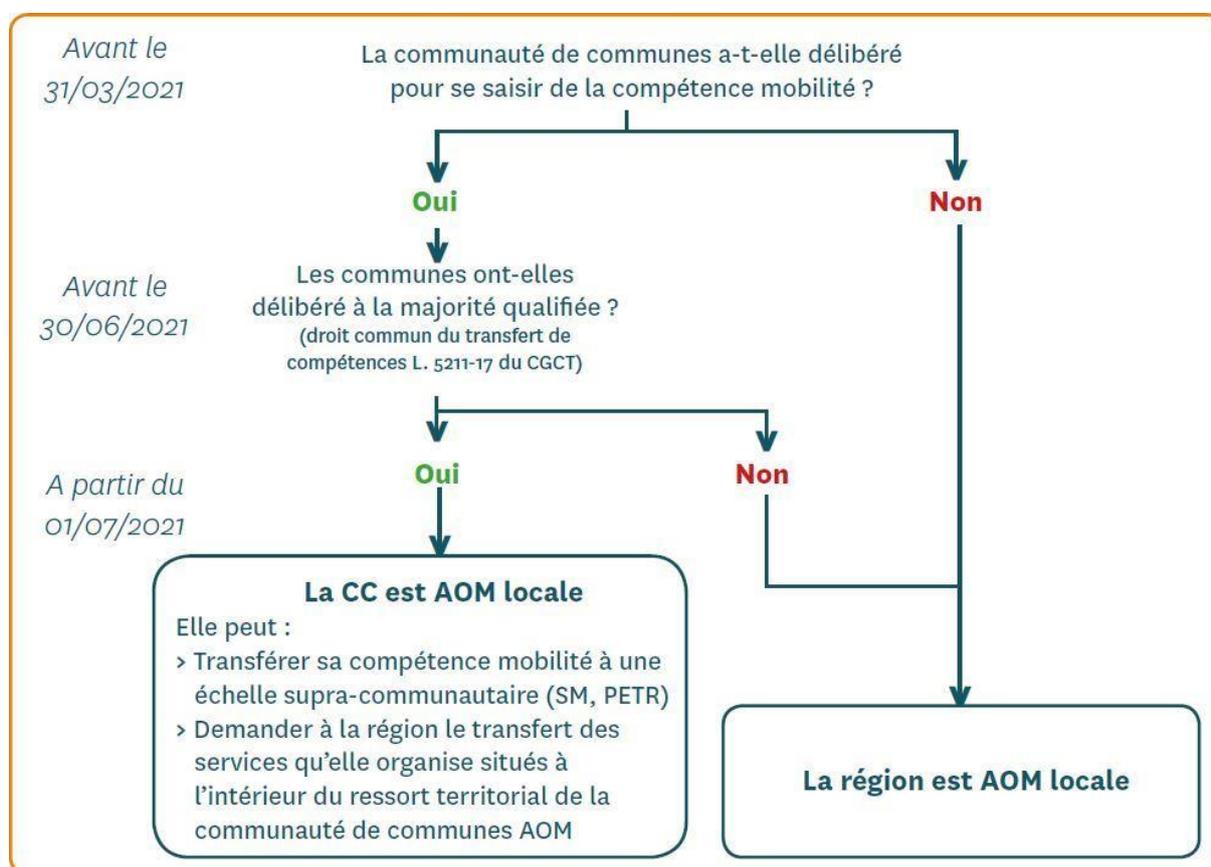
Par conséquent, de vastes territoires se trouvaient dépourvus d'un acteur public exerçant cette compétence localement pour proposer une offre de services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Aujourd'hui, la communauté de communes est encouragée par la LOM à prendre cette compétence.

Elle pourra choisir de l'exercer :

- soit à l'échelle de son territoire,
- soit à l'échelle plus large, un pôle métropolitain ou un syndicat mixte, ce dernier pouvant également porter d'autres missions ou compétences (SCoT, PNR²...).

Dans le cas contraire, la Région deviendra automatiquement AOM sur le territoire de la communauté de communes dès le 1^{er} juillet 2021 avec une faible possibilité de retour en arrière. » (*Les communautés de communes et la compétence mobilité – Mode d'emploi, CEREMA, 2020*)

Sur notre territoire, la Communauté de communes de la Vallée Verte devra prendre cette décision au plus tard le 31 mars 2021.



² PNR = Parc Naturel Régional

2.2. Répartition des compétences entre les principales AOM

Sur notre territoire, les AOM sont le Département 74, la Région AuRA et le SM4CC. Annemasse-Agglomération est également AOM sur son périmètre.

Le Département de la Haute-Savoie

Le Département était autorité organisatrice de transport jusqu'au 1^{er} janvier 2017 pour les transports interurbains et jusqu'au 1^{er} septembre 2017 pour les transports scolaires. Aux termes de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015, la compétence transport des départements sera exercée par les régions.

Même après les échéances fixées par la loi NOTRe, le Département restera compétent pour organiser et financer le transport des élèves souffrant d'un handicap. Cette compétence départementale, fixée par l'article L. 213-11 du code de l'éducation, résulte d'une volonté du législateur qui, en 1983, a transféré aux Départements les ressources liées à la prise en charge des frais de transport scolaire des élèves et étudiants souffrant d'un handicap.

Lors de l'adoption de la loi NOTRe, le législateur n'a pas souhaité remettre en cause cette mission qu'il a clairement rattachée à la compétence sociale des Départements. Ce qui signifie que cette compétence ne sera pas transférée aux Régions en même temps que le transport scolaire interurbain.

La Région Auvergne Rhône-Alpes

La Région est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route.

La compétence ferroviaire des Régions

Cette compétence a été attribuée aux Régions dans le cadre de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Depuis le 1^{er} janvier 2002, les Régions ont donc la charge de l'organisation et du financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci. Dans le respect d'un système ferroviaire cohérent et unique, dont l'État reste le garant et la SNCF l'exploitant, les Régions peuvent fixer les tarifs des services ferroviaires dans le respect des principes du système tarifaire national de la SNCF.

La compétence transports interurbains des Régions

Outre les transports routiers organisés en substitution aux services ferroviaires, les Régions sont les autorités organisatrices des transports interurbains depuis le 1^{er} janvier 2017 et, depuis le 1^{er} septembre 2017, à l'égard des transports scolaires interurbains – en lieu et place des Départements.

La Région chef de file des transports

Avec l'adoption de la loi MAPTAM, le législateur a fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. En tant que tel, l'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des AOM et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Le SM4CC (Syndicat mixte des 4 communautés de communes)

Coordonnées : SM4CC

Maison de Pays - 1 place Andrevetan

74800 LA ROCHE sur FORON

Tél : 04.50.03.39.92 / Mail : sm4cc@gmail.com

Créé en 2012 pour la mise en place d'un réseau de transports en commun au niveau de 4 communautés de communes (Arve & Salève, Pays Rochois, Faucigny-Glières et Quatre-Rivières), le SM4CC est un établissement public constitué sous la forme d'un syndicat mixte administré par un conseil de 18 délégués représentant les 4 communautés de communes. Le SM4CC est présidé par Monsieur Stéphane VALLI, Président de la CCFG et Maire de Bonneville, localisée à la Roche-sur-Foron, qui est à l'origine de Proxim iTi. La constitution de ce nouveau réseau de transports urbains s'est faite en lien avec les autorités de transport concernées : l'Etat, l'ex Région Rhône-Alpes (organisatrice des TER), le Conseil départemental de la Haute-Savoie (qui lui a transféré la compétence des transports scolaires) et Annemasse Agglo (réseau de transports urbains voisin).

Le SM4CC compte environ 90 000 habitants sur 35 communes (source : <https://www.proximite.fr/qui-sommes-nous>) : elle ne fait donc pas partie des AOM qui ont des missions obligatoires en matière de mobilité telles que la mise en place d'un PDU puisqu'elles n'atteignent pas les 100 000 habitants, même si cette question a déjà été discutée par les précédents élus et qu'elle figure à l'ordre du jour des nouveaux élus.

2.3. Autres structures institutionnelles agissant sur la mobilité

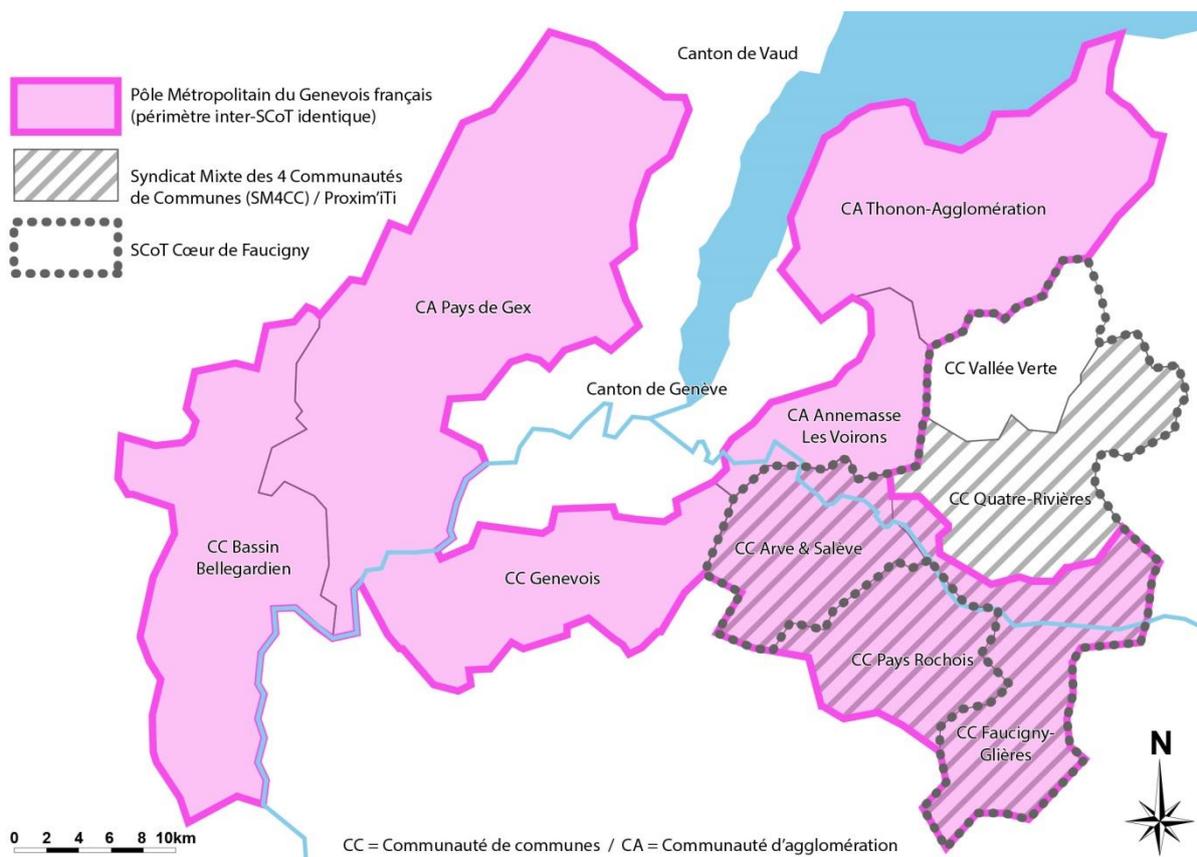
En dehors du Département et de la Région, certaines structures institutionnelles regroupent plusieurs intercommunalités qui s'organisent au sein d'un syndicat mixte ou d'une forme analogue. Ces structures se distinguent entre celles qui exercent une compétence en matière de gestion de la mobilité (les AOM) et celles qui ne l'exercent pas mais qui intègrent la mobilité dans leurs réflexions dans un objectif de planification.

Sur notre territoire, les deux structures qui font partie de cette seconde catégorie sont le Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF) et du SCoT Cœur de Faucigny. Ces deux structures ne couvrent pas le même territoire, n'ont pas les mêmes missions et seules les communautés de communes Arve & Salève et Faucigny-Glières adhèrent aux deux entités.

A noter que le PMGF exerce tout de même une partie de la compétence mobilité, à savoir les mobilités partagées et solidaires (cf. chapitre "Le Pôle métropolitain du Genevois français", page 12).

Le millefeuille institutionnel de notre territoire

Comme le montre la carte ci-dessous, le territoire couvert par notre collectif est complexe du point de vue institutionnel : les 5 communautés de communes qui le composent sont à cheval sur plusieurs structures regroupant des intercommunalités telles que le SM4CC et le Pôle métropolitain du Genevois français ou encore le SCoT Cœur de Faucigny.



Découpage institutionnel des intercommunalités du territoire couvert par le collectif

Cette carte illustre bien les choix politiques qui ont été faits au cours des dernières années en matière de coopération institutionnelle : on constate que la basse vallée de l'Arve est tiraillée entre les enjeux métropolitains du Grand Genève et ceux de son bassin de vie historique. C'est d'autant plus vrai pour

Alter'Mobil – Collectif Alternatives Mobilités Faucigny

les communautés de communes Arve & Salève, Quatre-Rivières et Vallée Verte qui se trouvent à l'articulation de ces deux grandes aires d'influence.

Le SCoT Cœur de Faucigny devrait intégrer la Communauté de communes du Pays Rochois, mais les élus n'ont pas souhaité en faire partie dans la mesure où le SCoT de la CCPR venait d'être approuvé.

A l'exception du SCoT Cœur de Faucigny, la Vallée Verte a fait le choix de rester à l'écart de ces grandes démarches de coopération institutionnelle. Cependant, elle va devoir prendre rapidement une décision vis-à-vis de la compétence mobilité : la prendre et la gérer en interne (ou alors rejoindre le SM4CC) ou la laisser à la Région.

Il y a quelques années, avant le lancement du SCoT Cœur de Faucigny, le Pôle métropolitain du Genevois français a initié est une démarche inter-SCoT visant à harmoniser les différents SCoT de ce vaste territoire.

En résumé, ce territoire est un véritable millefeuille institutionnel qu'il faudra vraisemblablement simplifier pour parvenir à une meilleure efficacité en matière de planification de la mobilité.

Le SCoT Cœur de Faucigny

Coordonnées : Syndicat Mixte du SCOT Cœur du Faucigny

Bureaux : 28 chemin de la Ferme Saillet
74250 FILLINGES
Tél : +33 (0)4 50 35 55 85

Siège : 44 place du Village
74 130 FAUCIGNY

<https://www.coeurdufaucigny.com/home>

Le Syndicat Mixte du SCoT Cœur du Faucigny est la structure porteuse du SCOT. Ainsi, il est en charge de son élaboration, de son approbation, de son suivi et de sa révision. L'équipe technique est constituée de Florence LACHAT et de Guillaume DEGIULI.

Qu'est-ce qu'un SCoT ?

« Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification [stratégique] à l'échelle intercommunale. Il définit les orientations générales de l'aménagement du territoire et détermine les grands équilibres des fonctions urbaines, de mixité sociale et de respect de l'environnement.

C'est un projet de territoire élaboré dans une perspective de développement durable qui encadre l'organisation territoriale et sert de référence à différentes politiques sectorielles, notamment celles traitant des questions d'habitat, de déplacement, d'environnement, d'organisation de l'espace... »³

D'un point de vue réglementaire, le SCoT est chargé d'intégrer les documents de planification supérieurs (SDAGE⁴, SRADDET⁵...) et devient ainsi le document pivot, ce qui permet aux PLU et cartes communales de ne se référer juridiquement qu'à lui.

La démarche

³ <https://www.coeurdufaucigny.com/mode-emploi-scot-coeur-du-faucigny>

⁴ SDAGE = schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

⁵ SRADDET = schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

Lancé début 2018, le SCoT Cœur de Faucigny est en cours d'élaboration et devrait entrer en application en 2022 pour une durée de validité de 20 ans. Il regroupe 4 communautés de communes et compte environ 75 000 habitants ; avec une croissance démographique de près de 2% par an en moyenne depuis 20 ans, le Cœur de Faucigny est soumis à une forte pression des activités humaines sur l'environnement, ce qui rend d'autant plus pertinente cette démarche stratégique en matière d'aménagement du territoire.

Les documents composant le SCOT

1. Le rapport de présentation

Ce premier document explique les choix retenus pour établir les deux suivants en s'appuyant sur un **diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques** et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le troisième document (DOO).

Il décrit l'articulation du schéma avec les autres plans (SRADDET, SDAGE, SAGE...)

2. Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

Le PADD constitue le projet de territoire et fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

3. Le document d'orientation et d'objectifs (DOO)

Dans le respect des orientations définies par le PADD, le document d'orientation et d'objectifs détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques.

Une projection à moyen terme

Tous les six ans, le SCoT doit faire l'objet d'une analyse des résultats de l'application du schéma et l'établissement public compétent doit délibérer sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.

Le Pôle métropolitain du Genevois français

Coordonnées : Pôle métropolitain du Genevois français

Clos Babuty

27, rue Jean Jaurès

74100 AMBILLY

Tél : +33 (0)4 50 04 54 05

<http://www.genevoisfrancais.org>

Depuis 2002, les élus du Genevois français se sont fixés pour mission de coordonner l'action et la réflexion des intercommunalités françaises proches de Genève, qui ont à traiter, au sein des instances politiques françaises et transfrontalières, de sujets liés à l'aménagement et au développement du territoire. Dans ce cadre, le Pôle métropolitain représente les collectivités françaises partenaires du Grand Genève, au même titre que la République et canton de Genève et le District de Nyon. Le PMGF a été créé en mai 2017, suite à la dissolution de l'ARC Syndicat mixte du Genevois français.

La Loi du 16 décembre 2010, portant sur la réforme des collectivités locales, a institué la création des pôles métropolitains qui permettent l'association d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre. L'objectif du pôle métropolitain : coordonner et initier les actions des membres et répondre aux problématiques du territoire, tout en étant un interlocuteur privilégié auprès de la Région Auvergne Rhône-Alpes et du Canton de Genève dans le cadre de la construction du Grand-Genève principalement, mais pas uniquement.

Comme expliqué au début du chapitre 2.3 (page 9), le Pôle métropolitain du Genevois français exerce une partie de la compétence mobilité, à savoir les mobilités partagées et solidaires au travers de :

- 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.

Le PMGF en chiffres :

- 413 000 habitants (chiffre 2017)
- 120 communes
- croissance démographique la plus forte de France métropolitaine (+ 2,1 % par an en moyenne depuis 10 ans, soit 10 000 habitants supplémentaires chaque année)
- près de 400 000 passages quotidiens de douane entre la France et le canton de Genève

Les partenaires :

- 5 communautés de communes : Arve & Salève, Pays Rochois, Faucigny-Glières, Genevois, Pays Bellegardien ;
- 3 communautés d'agglomération : Pays de Gex, Annemasse Agglo et Thonon Agglo ;
- Conseils départementaux de la Haute-Savoie et de l'Ain ;
- Région Auvergne Rhône-Alpes, Etat Français et Union Européenne.

A noter que la Vallée Verte (CCVV) s'est retirée en 2010 du projet d'agglomération du Grand Genève et que les Quatre-Rivières (CC4R) n'ont pas adhéré malgré des discussions engagées avec les partenaires français au début des années 2010.

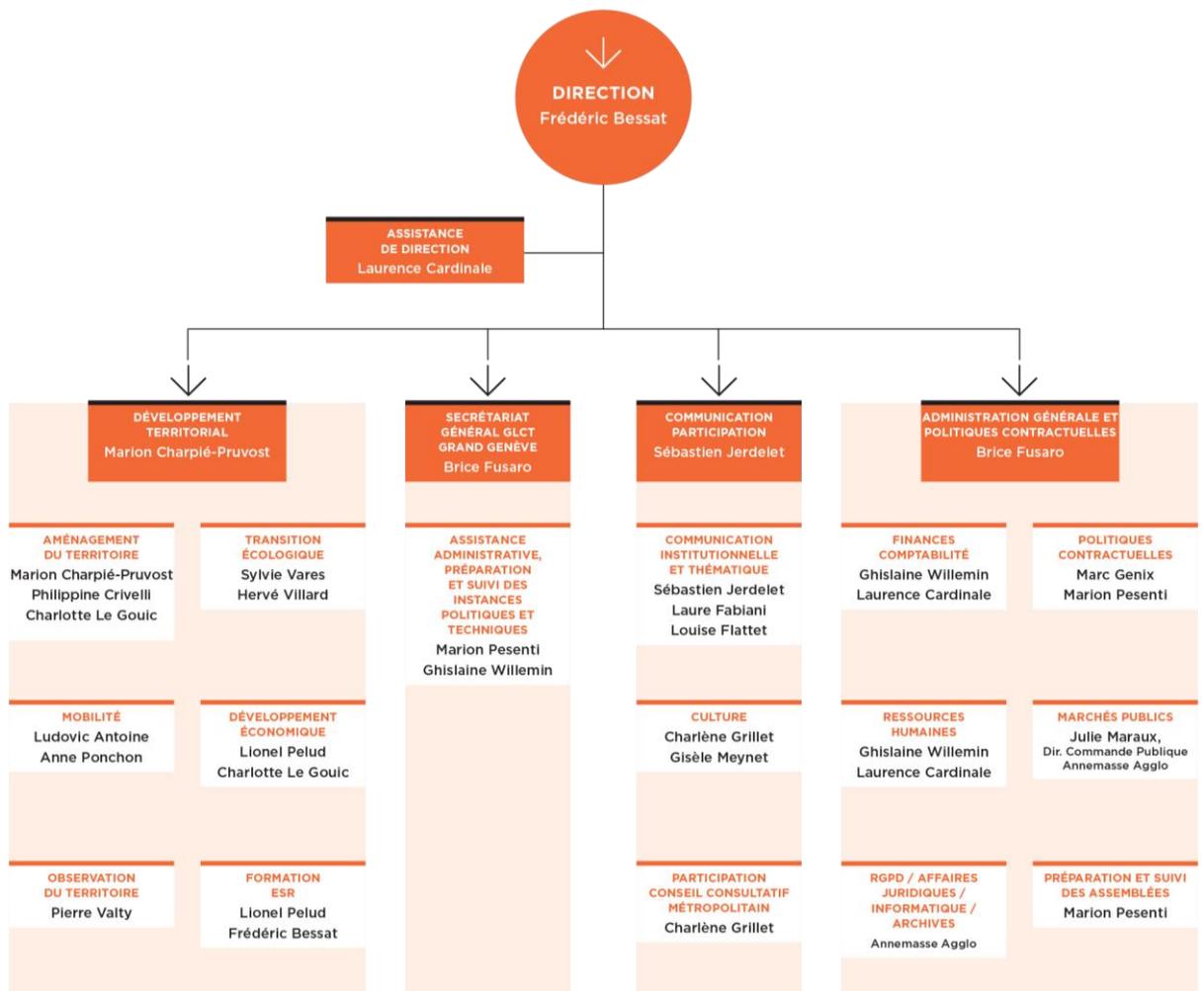
Organisation :

- Bureau du Pôle métropolitain : élu par le Comité syndical. Il est composé d'un Président, de 7 vice-présidents, pour un total de 16 membres. Il se réunit une fois par mois.
- Le Comité syndical règle, par ses délibérations, les affaires relevant des compétences du Pôle métropolitain. Il élit le Président, les Vice-présidents et le Bureau. Chaque collectivité membre du Pôle métropolitain (5 Communautés de communes, 3 Communautés d'agglomération) est représentée par deux délégués titulaires, et au-delà de 20 000 habitants supplémentaires par un délégué titulaire supplémentaire par tranche de 10 000 habitants. Le Comité syndical est composé de 44 délégués et se réunit tous les mois (le graphique ci- après ne contient pas les membres du Bureau).

Trois domaines d'intervention prioritaires :

- La mobilité (Ludovic Antoine),
- L'aménagement du territoire et la transition énergétique,
- Le développement économique.

L'équipe du Pôle Métropolitain



Organigramme du Pôle métropolitain du Genevois français

3. Les réseaux de transports et services de mobilité

3.1. Proxim iTi : une offre de transports sur le périmètre du SM4CC

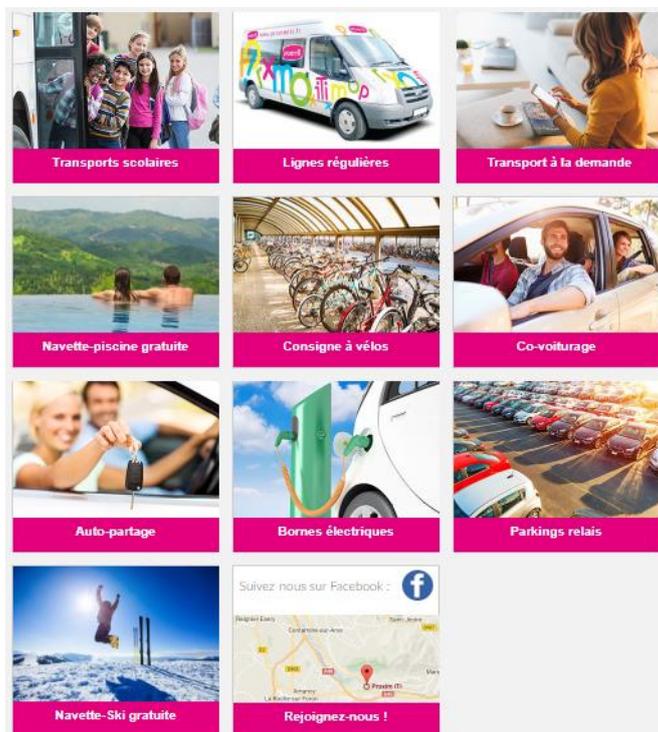
Proxim iTi est le nom du réseau de transports en commun (cf. carte ci-contre) mis en place à l'échelle des 35 communes du territoire, représentées par le SM4CC qui est constitué des quatre communautés de communes suivantes : CCFG, CCPR, CC4R, CCAS.

Coordonnées : Proxim iTi
56, place de l'Hôtel de Ville
74130 BONNEVILLE
Tél : +33 (0)4 50 25 63 24
<https://proximiti.fr>

Bureau ouvert du lundi au vendredi 9h-12h et 14h-17h

Services proposés :

- **Transports scolaires**
- **Lignes régulières** : 12 lignes du lundi au samedi, avec une fréquence moyenne d'un bus par heure, (propre à chaque ligne, horaires à vérifier sur le site Internet)
- **Transport à la demande** : La vocation du « transport à la demande » est de se rendre dans les zones non desservies par les lignes régulières sur les Communautés de communes Arve et Salève, Pays Rochois et Faucigny Glières (ATTENTION : pas sur les Quatre-Rivières). Ce service fonctionne uniquement du lundi au vendredi, de 9h à 16h45 hors jours fériés. Réservation au minimum 2h avant l'heure souhaitée de départ, en ligne ou auprès de la centrale de réservation (ATTENTION : d'après des usagers réguliers, il faut souvent prévoir 1 ou 2 jours à l'avance)
- **Navette des Brasses** : service de transport saisonnier au Massif des Brasses pendant les vacances d'hiver et d'été, les navettes Proxim iTi circulent gratuitement, transportant skieurs et piétons à travers les villages jusqu'aux remontées mécaniques du Massif des Brasses pendant les vacances d'hiver ou jusqu'à la piscine d'Onnion pendant les vacances d'été.
- **Covoiturage** : www.covoiturage-leman.org
- **Auto partage** : réseau Citiz (04 76 24 57 25, alpes-loire@citiz.fr), 2 voitures disponibles à Bonneville (place Emile Favre et avenue de la gare)
- **Proxiv élo** : location de vélo longue durée sur la CCFG (tarifs préférentiels pour les personnes habitant ou travaillant sur le territoire)
- **Les consignes à vélos** : situées sur le parvis des gares de Reignier-Esery et Bonneville, ce service permet de garer son vélo dans un espace clos et sécurisé à un tarif attractif
- **Aides à l'achat d'un vélo électrique** : les communes de Marignier, de La Roche sur Foron et de Bonneville attribuent une aide financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique
- **Bornes électriques** : bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides sur le territoire de la Haute Savoie <http://www.syane.orios-infos.com>



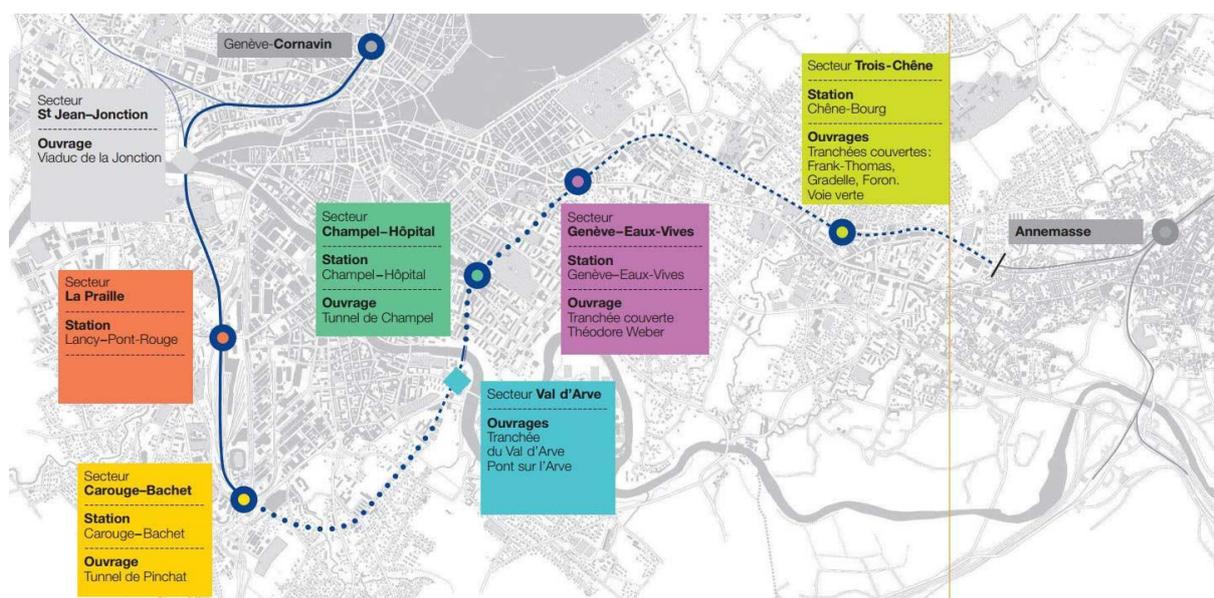
3.2. CEVA (Cornavin-Eaux Vives-Annemasse) et Léman Express

La réalisation de la liaison ferroviaire CEVA est l'aboutissement d'un projet de longue date, qui constitue la « colonne vertébrale » des déplacements en transport publics de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève.

CEVA est l'acronyme qui désigne l'infrastructure ferroviaire permettant l'exploitation du Léman Express, Réseau Express Régional (RER) du bassin lémanique et de la Haute-Savoie du Nord : <http://www.ceva.ch/> et <https://www.ceva-france.fr/>.

Les dessertes sont cadencées et offrent jusqu'à 6 trains par heure et par sens entre Annemasse et Genève-Cornavin. Cette nouvelle ligne connecte par ailleurs les réseaux ferroviaires suisse et français et dessert ainsi plus de 40 gares dans un rayon de 60 km autour du cœur de l'agglomération, comprenant entre autres Coppet, Nyon, La Plaine, Bellegarde, Thonon, Evian, Reignier-Esery, Bonneville, La Roche/Foron, St-Gervais et Annecy.

L'ensemble des travaux a duré six ans et la mise en service est intervenue le 15 décembre 2019.



Plan de la liaison CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse)

L'organisation et le financement du CEVA ont requis la collaboration de plusieurs entités : la Confédération, le canton de Genève, les CFF et les autorités françaises compétentes. Le coût des 2,5 km de CEVA qui se trouvent en territoire français est de 234 millions d'euros HT, comprenant la construction de l'ouvrage et la restructuration de différentes gares, notamment celle d'Annemasse. Le financement a été trouvé entre différents acteurs, parmi lesquels l'Etat français, la région Auvergne Rhône-Alpes, le Département de la Haute-Savoie, l'Agglomération d'Annemasse, ou encore 6 communautés de communes. En outre, les CFF et la SNCF ont conjointement créé la société Lémanis pour assurer la commercialisation du RER Léman Express.

A noter que, compte tenu de l'infrastructure côté français (réseau à voie unique), l'exploitation ne permet pas une desserte optimale dans la mesure où les trains circulent avec des contraintes fortes liées aux possibilités de croisement réduites. Seule l'amélioration de l'infrastructure permettra d'optimiser le fonctionnement du réseau et donc d'améliorer l'offre pour les usagers.

3.4. Mobilité dans les 5 Communautés de communes du Collectif

Les 5 Communautés de communes représentées par le Collectif Alter'Mobil sont desservies par les offres de transports collectifs suivantes :

- **Faucigny-Glières** : Proxim iTi + LIHSA + SNCF/LEX⁶
- **Arve-Salève** : Proxim iTi + LIHSA + SNCF/LEX
- **Pays Rochois** : Proxim iTi + LIHSA + SNCF/LEX
- **Quatre Rivières** : Proxim iTi (sauf TàD) + LIHSA
- **Vallée verte** : LIHSA

⁶ LEX = Léman Express

4. Glossaire et sites Internet

4.1. Glossaire (*par ordre alphabétique*)

AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOTU	Autorité Organisatrice de Transport Urbain
CEVA	Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse
EPCI	Etablissements Publics de Coopération Intercommunale
LIHSA	Lignes Interurbaines de Haute-SAvoie
MAPTAM	Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles
NOTRe	Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République
PDU	Plan de Déplacements Urbains
RER	Réseau Express Régional
SRADDET	Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durable et d’Egalité des Territoires
SRU	Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain
TAD	Transport A la Demande

4.2. Sites Internet (*par ordre alphabétique*)

Auto partage (réseau Citiz) : alpes-loire@citiz.fr

Bornes électriques : <http://www.syane.orios-infos.com>

CEVA : <http://www.ceva.ch/> et <https://www.ceva-france.fr/>

Covoiturage : www.covoiturage-leman.org

Léman Express : <http://lemanexpress.ch/>

LIHSA : <https://www.oura.com/reseaux/lihsa-lignes-interurbaines-de-haute-savoie>

Pôle métropolitain du Genevois français : <http://www.genevoisfrancais.org>

Proxim iTi : <https://proximiti.fr>