



Sous-Commission Transport Lacustre (SCTL)

---

Dossier destiné aux candidats  
aux élections municipales 2020  
sur la thématique du transport public lacustre

Février 2020

## Table des matières

<b>1. PREAMBULE.....</b>	<b>3</b>
1.1. INTRODUCTION.....	3
1.2. OBJECTIFS.....	3
1.3. ATTENTES .....	3
<b>2. CONTEXTE GENERAL.....</b>	<b>4</b>
2.1. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DU BASSIN LEMANIQUE.....	4
2.2. QUELQUES CHIFFRES SUR LES FRONTALIERS.....	4
2.2.1. <i>Le nombre des frontaliers</i> .....	5
2.2.2. <i>Poids économique des travailleurs frontaliers</i> .....	5
2.3. PERSPECTIVES ECONOMIQUES .....	6
<b>3. ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT LACUSTRE .....</b>	<b>9</b>
3.1. INTRODUCTION.....	9
3.2. EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DU TRANSPORT PUBLIC LACUSTRE .....	9
3.2.1. <i>L'évolution des lignes depuis 2006</i> .....	9
3.2.2. <i>Fréquentation Evian – Lausanne</i> .....	10
3.2.3. <i>Fréquentation Thonon – Lausanne</i> .....	10
3.2.4. <i>Fréquentation Chens/Yvoire – Nyon</i> .....	11
3.2.5. <i>Commentaires</i> .....	11
3.3. INTERCONNEXION AVEC LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORT .....	<b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>
<b>4. POUR DES SOLUTIONS OPTIMALES.....</b>	<b>15</b>
4.1. INFRASTRUCTURES .....	15
4.2. ACCESSIBILITE .....	15
4.3. STATIONNEMENT.....	16
4.4. INTERCONNEXIONS.....	16
4.5. PETITE ENFANCE ET PERISCOLAIRE.....	16
4.6. L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX BATEAUX ET L'AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES .....	<b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>
4.7. MISE EN ŒUVRE DU PLAN TEMPÊTE ET INTERCONNEXION AVEC LE LÉMAN EXPRESS.....	<b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>
<b>5. PROPOSITIONS DES FUTURES EQUIPES MUNICIPALES.....</b>	<b>17</b>
5.1. LA DEMANDE DE LA SCTL.....	17
5.2. DIFFUSIONS DE L'INFORMATION.....	17

## 1. Préambule

### 1.1. Introduction

Ce document a été rédigé par les membres de la sous-commission transport lacustre (SCTL) intégrée dans la commission transport du Groupement Transfrontalier Européen (GTE). Cette commission traite en plus de toutes les problématiques transfrontalières, les aspects liés aux transports sous toutes ces formes.

Il est adressé à tous les candidats aux prochaines élections municipales françaises de mars 2020 dans les communes Chablaisiennes actuellement desservies par les bateaux de la CGN dans le cadre des liaisons pendulaires et touristiques :

- Evian-les-Bains,
- Thonon-les-Bains,
- Yvoire.

ainsi qu'à ceux des autres communes de la région lémanique directement concernées par la problématique des pendulaires travaillant du côté Suisse comme :

- Chens sur Léman,
- Excenevex,
- Lugrin,
- Publier,
- ...

### 1.2. Objectifs

Ils sont multiples et doivent permettre de :

- Présenter le contexte dans lequel évolue le transport public lacustre depuis ces dernières années, en abordant l'augmentation de la population lémanique et le niveau de fréquentation des lignes actuelles exploitées par la CGN
- Décrire le poids économique des travailleurs frontaliers
- Inventorier l'ensemble des principaux problèmes rencontrés dans le transport lacustre et dans l'environnement immédiat des usagers
- Aborder les moyens à mettre en œuvre afin d'améliorer la situation délicate actuelle et en vue d'anticiper pour le futur.

Rappelons que les 4'000 usagers des bateaux de la CGN sont également électeurs et qu'en tenant compte des membres de leur famille, ils représentent une part importante de la population et pèseront de façon non négligeable sur les résultats des prochaines élections municipales !

### 1.3. Attentes

La SCTL, par ce travail, veut sensibiliser les futurs décideurs locaux à la situation du transport public lacustre et connaître leurs intentions pour répondre à la demande et aux enjeux actuels et futurs et pour faire évoluer favorablement ce transport public aux nombreux avantages.

La SCTL attend des candidats qu'ils se prononcent sur ces moyens à mettre en œuvre tant en termes de solutions envisagées, que de planning projeté. Les réponses écrites seront publiées sur le site de la SCTL : [www.frontalier-sctl.org](http://www.frontalier-sctl.org)

## 2. Contexte général

### 2.1. Evolution démographique du bassin lémanique

Au cours des 6 dernières années, la démographie du bassin lémanique a poursuivi sa croissance.

Voici les chiffres clés à retenir, concernant la population haut-savoyarde amenée à travailler en Suisse, notamment sur le canton de Vaud :

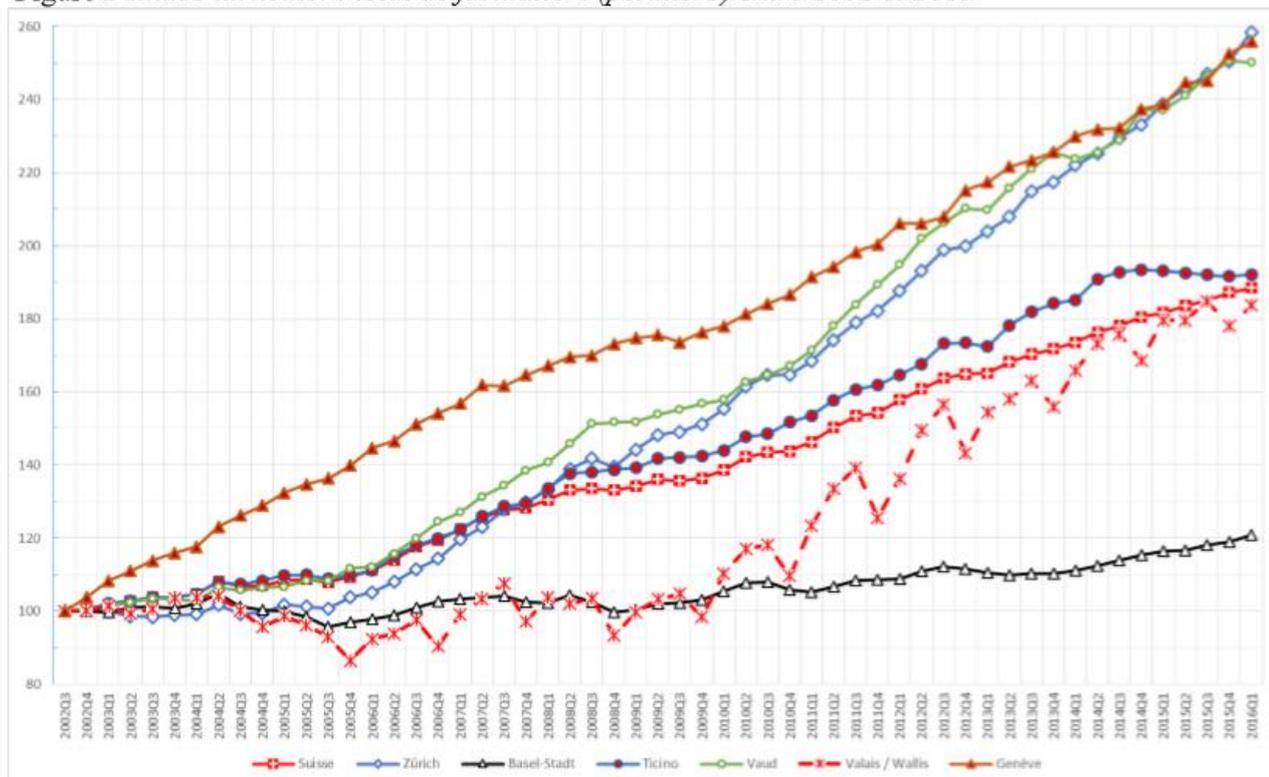
- La population de la région lémanique en 2019 : **3 200 00** personnes
- La démographie lémanique côté français a augmenté chaque année de **1,4 %**. La Haute-Savoie est le département français qui connaît la plus forte croissance démographique sur les 10 dernières années
- La Haute-Savoie compte ainsi **801 400 habitants** (2016).

### 2.2. Quelques chiffres sur les frontaliers

En août 2015, le Conseil du Léman a mandaté le Laboratoire d'Économie Appliquée de l'Université de Genève (LEA) pour analyser dans une étude l'impact de la mise en œuvre de l'initiative populaire dite « Contre l'immigration de masse »

Ce rapport fournit les éclairages les plus récents sur les tendances. Le nombre de travailleurs frontaliers sur les 3 cantons suisses a **été multiplié par 2,5** entre 2002 et 2015

Figure 2 Indice du nombre total de frontaliers (permis G) entre 2002 et 2015



Source : OFS, STAF.

De 2011 à 2015, sur le bassin Lémanique, c'est le canton de Vaud qui a connu la plus forte expansion avec une hausse de 32% du nombre de permis G (pour le Valais et Genève les hausses sont respectivement de 27,4% et 20,4%).

### 2.2.1. Le nombre des frontaliers

En 2015, le nombre de frontaliers haut-savoyards travaillant sur Vaud s'établissait **8 300**,

*Tableau 6-2 Travailleurs (actifs) au bénéfice d'un permis G dans l'Espace lémanique en 2015*

Année 2015 4 <sup>ème</sup> trimestre	Ain (01)	Haute-Savoie (74)	Total Ain + Haute Savoie	Total autres départements français	Total tous départements français confondus
Genève	15'002 (19,6%)	61'555 (80,4%)	76'557 (94,7%)	4'275 (5,3%)	80'832
Vaud (sans Jura/Nord Vaudois)	4'973 (37,8%)	8'184 (62,2%)	13'157 (65,4%)	6'962 (34,6%)	20'119
Vaud (y.c. Jura/Nord Vaudois)	5'067 (37,9%)	8'315 (62,1%)	13'382 (47,5%)	14'778 (52,5%)	28'160
Valais	42 (3,0%)	1'344 (97,0%)	1'386 (90,5%)	145 (9,5%)	1'531
<b>Total Espace lémanique (ou trois cantons) sans Jura/Nord Vaudois</b>	<b>20'017 (22,0%)</b>	<b>71'083 (78,0%)</b>	<b>91'100 (88,9%)</b>	<b>11'382 (11,1%)</b>	<b>102'483</b>

Source : OFS, STAF. Le total des autres départements inclut la catégorie « non attribuables ». Les pourcentages des deux premières colonnes sont calculés par rapport au total de la colonne 3 et ceux des colonnes 3 et 4 par rapport à la colonne 5. La troisième ligne du canton de Vaud avec le Jura/Nord-Vaudois n'est pas incluse dans le total de la dernière ligne. La STAF publie des chiffres à décimales, qui sont arrondis ici, d'où de possibles divergences négligeables.

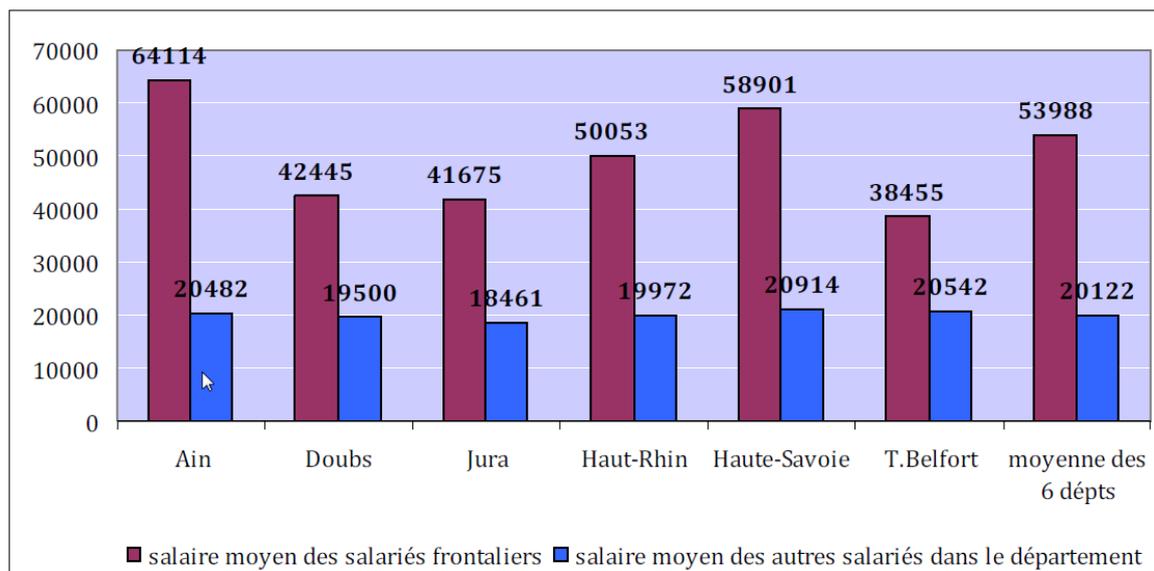
Parmi lesquels, les trois quarts ont un emploi dans les districts de Nyon, Lausanne et l'Ouest Lausannois.

Au troisième trimestre 2019, le nombre de frontaliers haut-savoyards travaillant sur Vaud a atteint le chiffre de **9 870** - Source : OFS, Statistique des frontaliers (STAF)

- +19% en 4 ans

### 2.2.2. Poids économique des travailleurs frontaliers

Le graphique ci-après montre les salaires annuels moyens des frontaliers et autres salariés (en €) dans les 6 départements frontaliers. En Haute-Savoie, le salaire moyen d'un frontalier est supérieur de 281% par rapport à un salarié employé en France.



Source : Données DGFIP sur les revenus de l'année 2011.

Les travailleurs frontaliers (Vaud et Valais) résidents en Haute-Savoie, représentent plus de 300 millions de CHF en terme de consommation annuelle.

Tableau 9-2 Consommation des frontaliers sur leur lieu de résidence (en millions CHF)

Année 2012	Ain			Haute-Savoie			Ain + Haute-Savoie
	Permis G résident en Ain	Suisses/binationaux résident en Ain	Total ATF résident en Ain	Permis G résident en Haute-Savoie	Suisses/binationaux résident en Haute-Savoie	Total ATF résident en Haute-Savoie	TOTAL
Genève	643.8	455.3	1'099.0	2'518.9	605.6	3'124.6	4'223.6
Vaud	169.4	15.4	184.8	251.8	0.0	251.8	436.6
Valais	0.8	0.8	1.7	39.2	12.4	51.6	53.3
<b>Total</b>	<b>814.0</b>	<b>471.5</b>	<b>1'285.5</b>	<b>2'810.0</b>	<b>618.0</b>	<b>3'428.0</b>	<b>4'713.4</b>

Source : Calculs basés sur la répartition des dépenses des ménages Suisse (Enquête sur le budget des ménages OFS, 2012).

### 2.3. Perspectives économiques

Par rapport au début des années 2010, une forme de convergence sur les taux de croissance s'est matérialisée, dans une logique de rééquilibrage. Toutefois la dynamique reste légèrement supérieure coté Vaud.

- Le canton de Vaud prévoit un taux de croissance de 1,4% en 2019 et 1,5% en 2020. Entre 1997 et 2018, le PIB vaudois a enregistré une croissance réelle moyenne supérieure à celle de la Suisse avec +2,5% par an contre +2,0%.
- La France prévoit un taux de croissance de 1,3% pour chacune de ses 2 années

### 2.4. Les déplacements transfrontaliers dans la région du haut lac Léman

La figure suivante issue de l'étude faite de la CCPEVA montre que 4'850 personnes environ franchissent la frontière chaque matin dans la région du Haut-Lac Léman. Mais la part modale des transports publics est d'environ 35-40% (2'050 personnes par matinée).

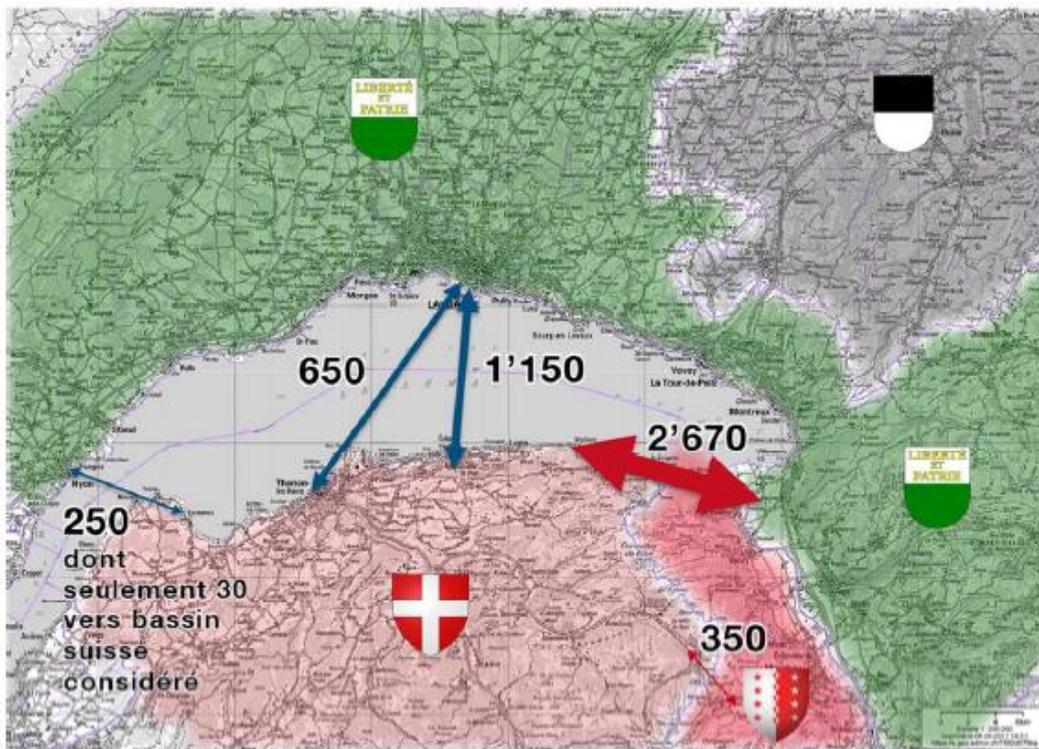
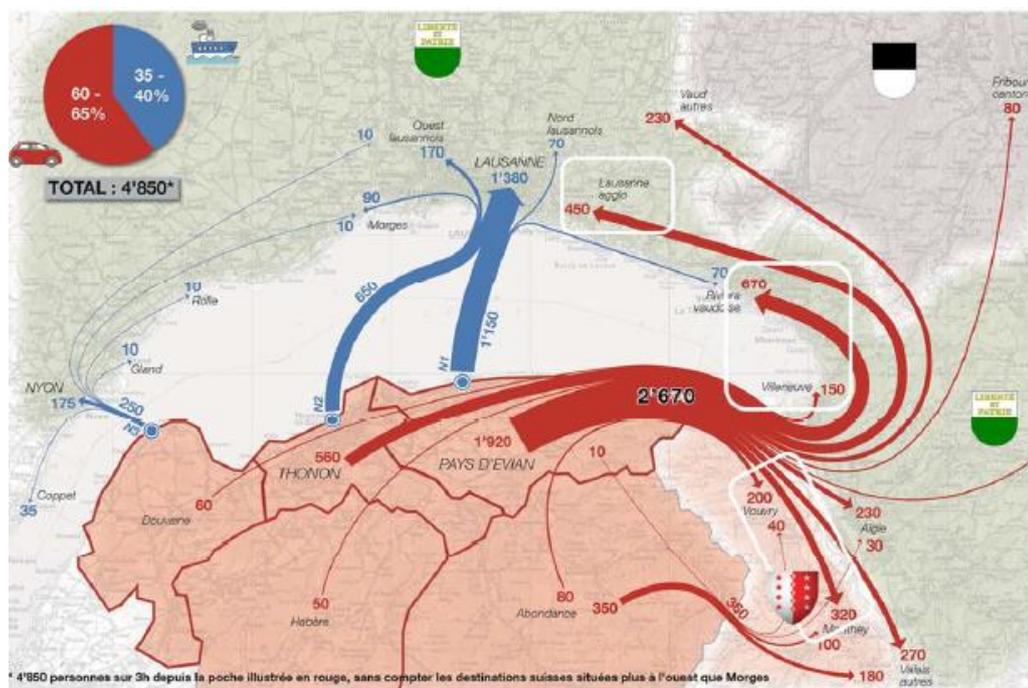
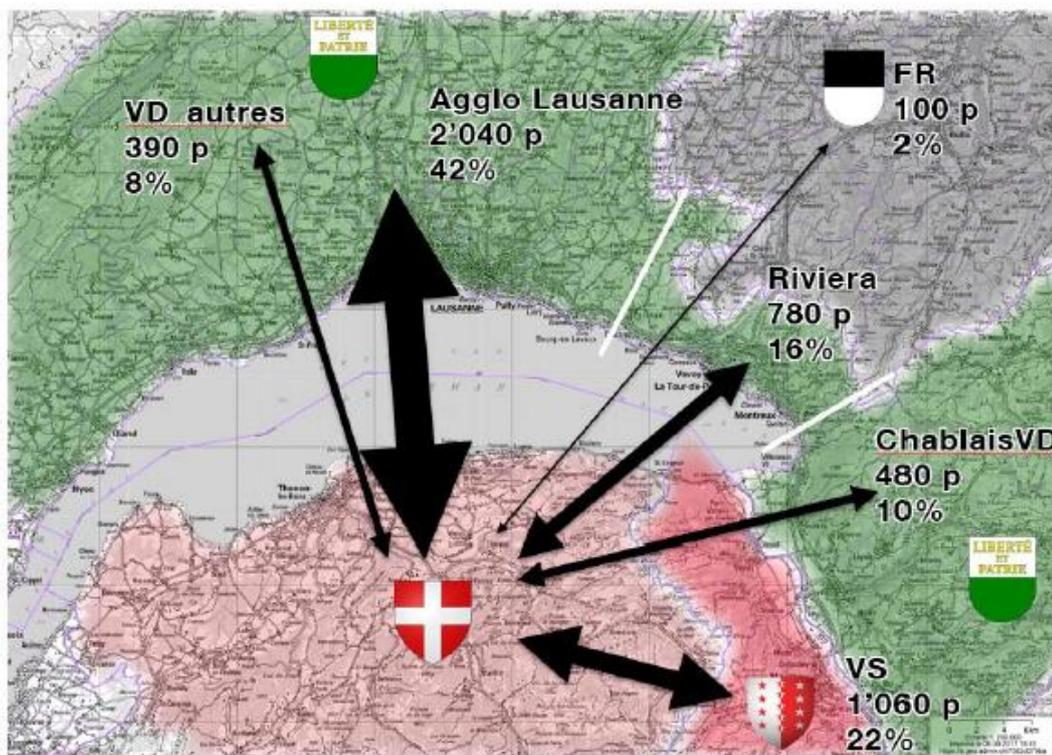


Figure 4 – Carte de synthèse du nombre de pendulaires par poste d'enquête pour les trois heures du matin

Carte de synthèse du nombre de pendulaire par poste d'enquête pour les trois heures du matin (graphique Rapport technique : Potentiel de report modal dans la région du Haut Lac Léman CCPEVA)



Carte de synthèse des flux origine-destination par mode – Etat actuel 2016 (graphique Rapport technique : Potentiel de report modal dans la région du Haut Lac Léman CCPEVA)



*Distribution démographique des destinations en Suisse (graphique Rapport technique : Potentiel de report modal dans la région du Haut Lac Léman CCPEVA)*

### 3. Etat des lieux du transport lacustre

#### 3.1. Introduction

Dans ce document, nous n'aborderons que les problèmes qui concernent les responsables politiques français. De plus, nous n'évoquerons donc pas les problèmes de capacité des bateaux, de fréquence des traversées, de prix qui ne peuvent être traités que par le prestataire : la CGN.

Cependant, nous pouvons les résumer en 2 points :

- La dégradation de l'offre de la CGN malgré le succès des lignes ; la saturation des capacités se répercute sur le confort, la ponctualité, la fiabilité et le niveau de sécurité.
- La gouvernance de la CGN et l'engagement des autorités françaises et suisses dans le programme BMA.

En revanche, nous nous attacherons à tous les aspects liés aux infrastructures, aux sujets connexes du transport lacustre qui touchent les usagers entre leur domicile et le bateau, ainsi que les problèmes pouvant impacter l'organisation de la vie familiale, professionnelle et personnelle.

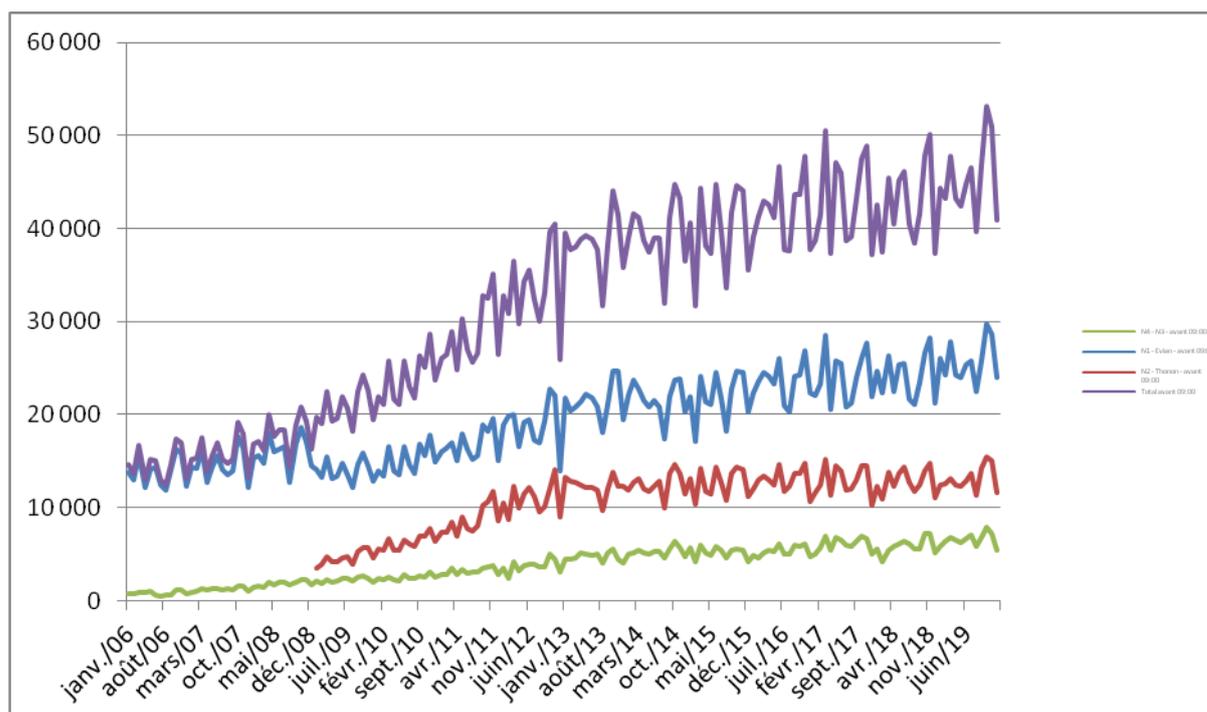
#### 3.2. Evolution de la fréquentation du transport public lacustre

L'évolution démographique décrite ci-dessus s'est évidemment répercutée sur les lignes de la CGN. Les courbes de fréquentation des 3 lignes entre la Haute-Savoie et le canton de Vaud traduisent cette forte évolution tout au long des 15 dernières années.

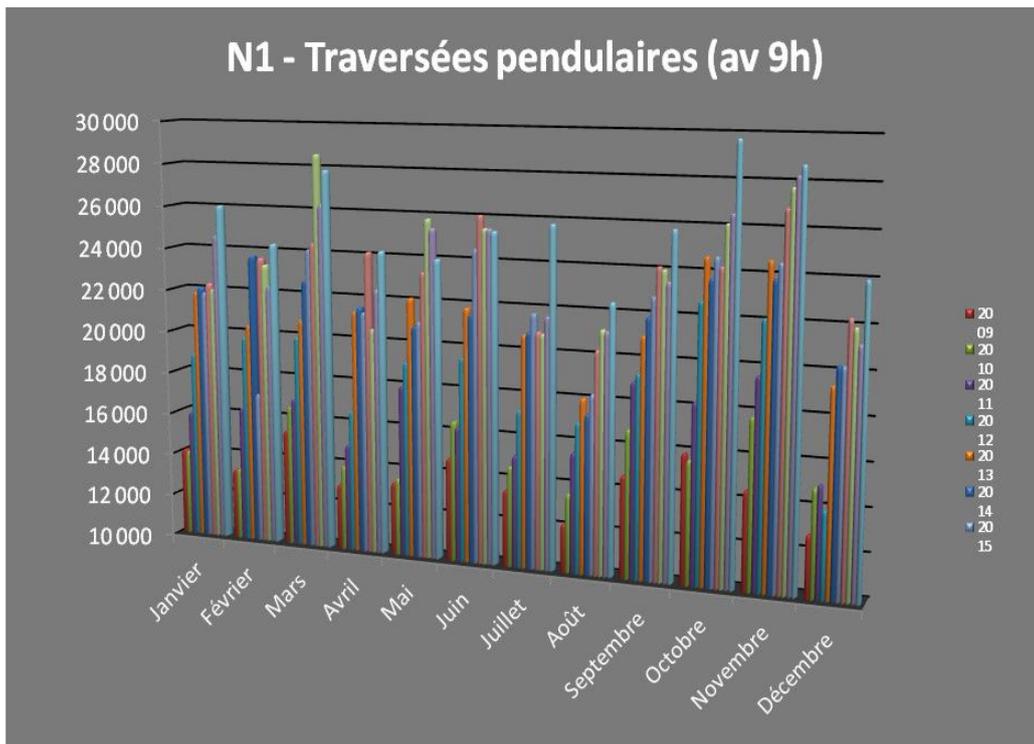
Les graphes fournis ici donnent les chiffres de fréquentation des courses pendulaires (courses du matin avant 9h) jusqu'en décembre 2019, rassemblant la très grande majorité des travailleurs frontaliers.

##### 3.2.1. L'évolution des lignes depuis 2006

Le graphique ci-après montre la progression des 3 lignes depuis leur création (traversées frontalières par mois).

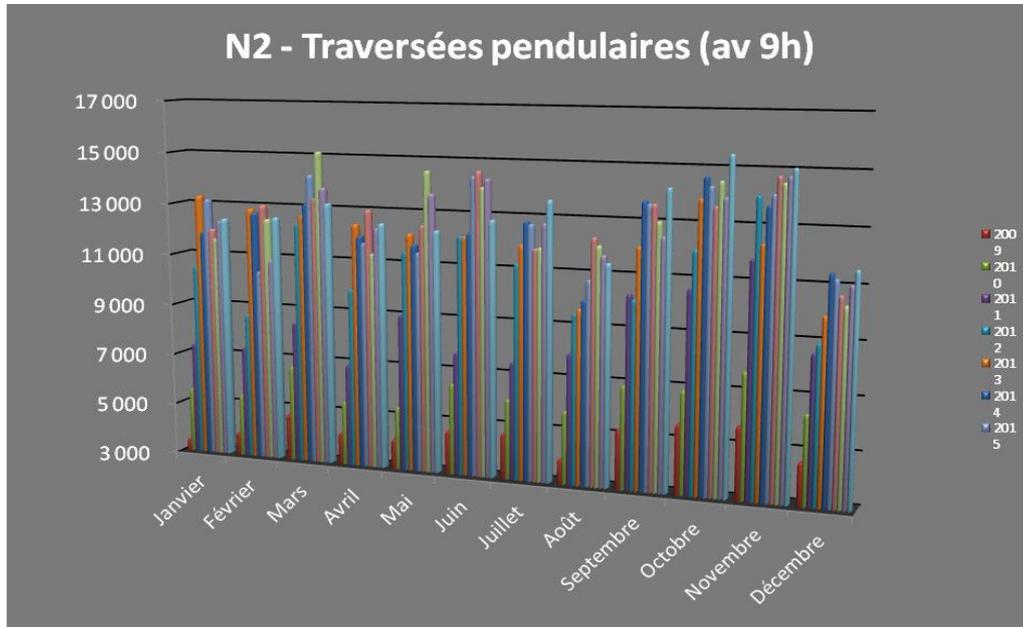


### 3.2.2. Fréquentation Evian – Lausanne



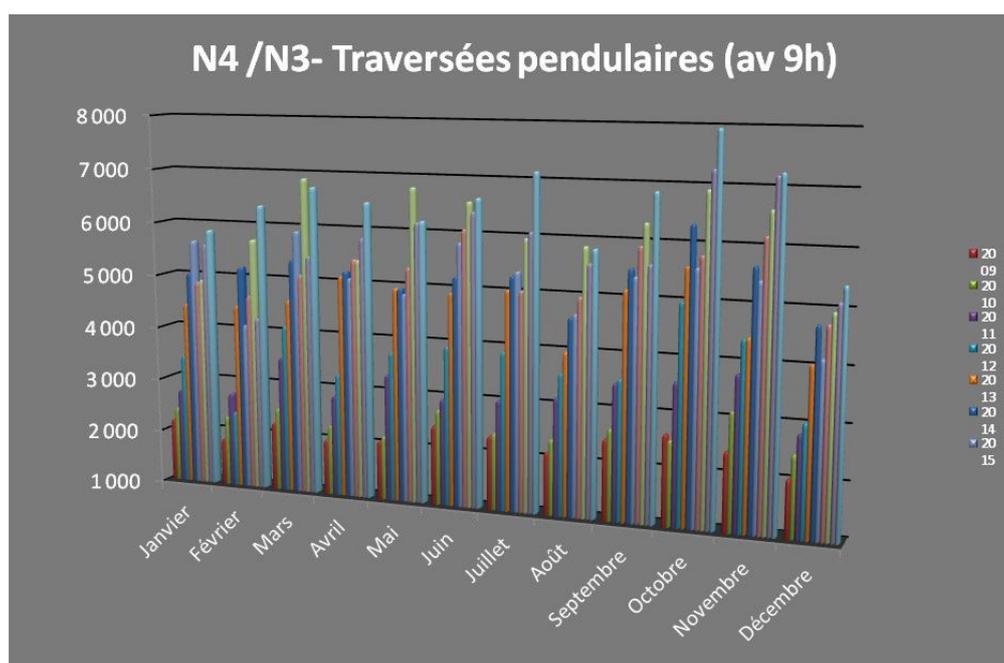
Sources : données de comptage de la CGN

### 3.2.3. Fréquentation Thonon – Lausanne



Sources : données de comptage de la CGN

### 3.2.4. Fréquentation Chens/Yvoire – Nyon



Sources : données de comptage de la CGN

### 3.2.5. Commentaires

Les taux de croissance annuelle de l'ordre de 15% rencontrés continuellement de 2006 à 2013 se sont brutalement infléchis à partir de cette année, traduisant la saturation des capacités de la CGN.

Depuis 2014, la fréquentation augmente toutefois chaque année en moyenne de 2,5 % et les records continuent ainsi à être battus, repoussant toujours plus loin les limites d'une flotte vieillissante et inadaptée à la demande et aux enjeux économiques.

Sur 2019, la courbe repart à nouveau plus nettement à la hausse et met cruellement en évidence l'étroitesse de l'offre de la CGN.

- N1 : + 7%
- N2 : + 2%
- N3 : +12%

Les bateaux les plus récents de la CGN sont les 2 Navibus, mis en service en 2007, mais avec une capacité limitée à 120 passagers chacun.

Tout imprévu, tout incident, survenant sur un des bateaux de la CGN, se traduit par une situation de crise où le seul palliatif réside dans la mise en service en catastrophe d'un bateau Belle Epoque.

Imagine-t-on la SNCF ou les CFF n'ayant pas d'autre solution que de remettre en service une locomotive à vapeur pour assurer une liaison de train régional / banlieue ?

Le renforcement de la flotte CGN, avec le programme BMA est donc attendu comme un soulagement à l'horizon de fin 2021 pour le premier bateau mis en service.

Ceci permettra au trafic lacustre d'entrer enfin (mais progressivement, au fil des mise en service des BMA) dans le XXIème siècle avec des conditions de confort, de sécurité, de fiabilité et de fréquence à la hauteur :

- des enjeux de la région Lémanique d'un point de vue économique, démographique et écologique

- des tarifs pratiqués et supportés par les usagers : abonnement mensuel de l'ordre de 300 CHF, ce qui est nettement supérieur aux tarifs du Léman Express

**N1 :**

Reliant Evian à Lausanne, la ligne historique du transport public lacustre, transporte aujourd'hui près de 1'400 personnes par jour sur les 3 courses du matin, dont en moyenne 600 du lundi au vendredi sur la course de 7h (et qui fait pourtant l'objet d'une doublure et une triplure certain jour).

Pour rappel, la capacité du bateau assurant cette ligne à une capacité de 780 passagers pour l'OFTP mais avec seulement 496 places assises.

**N2 :**

Concernant la N2, la fréquentation a stagné depuis 2013 suite aux changements qui ont dégradé l'offre de la CGN sur cette ligne ; le retrait des Navibus en avril 2013 a effectivement fait passer le temps de trajet de 27 à 50 min. Cette ligne transporte toutefois 650 pendulaires chaque jour et conserve un potentiel de développement significatif.

**N3 :**

C'est la ligne qui montre la plus forte hausse de passagers. La déplacement de cette ligne de Chen-sur-Léman à Yvoire opéré en 2016, a porté ses fruits.

Après une année de stagnation nécessaire pour que les usagers prennent leurs marques, un rythme de progression annuelle de plus de 10% est observé .

Aujourd'hui, ce sont plus de 350 passagers qui montent chaque jour à bord des bateaux à Yvoire. Ceci constitue le point le plus aigu en terme de saturation des capacités de la CGN.

### 3.3. Les ports

L'un des critères essentiels pour un port est son accessibilité par les bateaux tout au long de l'année, quel que soit le temps, sauf lorsque les conditions météo sont extrêmes.

On aborde ici la protection des infrastructures portuaires face aux vagues et aux régimes si spécifique des vents sur le lac Léman.

Actuellement 3 ports sont desservis par la CGN pour ses lignes mobilités : Evian, Thonon et Yvoire.

- Pour Evian, le niveau de protection est en général suffisant et le port a montré jusqu'ici qu'il pouvait supporter le gros temps. Par contre son accès montre ses limites lorsque la CGN exploite des bateaux d'une taille plus conséquente comme le Lausanne par exemple.
- Ce n'est pas le cas pour Thonon et Yvoire. En cas de forte bise ou de vent d'ouest, ces 2 ports exposés doivent être fermés et les usagers n'ont pas d'autres solutions que de prendre leur voiture ou se rabattre sur la seule ligne disponible, la N1 au départ d'Evian avec pour conséquence un afflux conséquent de voitures sur les routes déjà surchargées en conditions normales et une arrivée massive de pendulaires sur Evian.

Ces mauvaises conditions venteuses ne sont désormais plus exceptionnelles et oblige la CGN à suspendre ses traversées.

L'absence d'un véritable port protégé pour une ville comme Thonon, ville de 35 000 habitants, est difficilement justifiable à l'heure actuelle ! Depuis l'ouverture de la ligne N2 fin 2008, aucune étude n'a traité de ce point crucial. Il est temps de rattraper ce retard.

Concernant Yvoire, l'utilisation d'un port orienté "tourisme" essentiellement utilisé pour les beaux jours pose de gros problèmes d'accès dès que la bise se lève. Il se trouve lui aussi exposé.

Avec cette situation à Yvoire et Thonon, il est impossible de laisser à quai un bateau pendant la nuit, ce qui oblige la CGN à effectuer des trajets à vide le matin qui pourraient être évités. Par ailleurs aucun bateau ne reste aussi amarré à Evian.

### 3.4. Les gares lacustres

Comme les ports, seul Evian dispose d'une réelle gare lacustre. Cependant son débarcadère est aujourd'hui totalement inadapté au flux des pendulaires toujours plus nombreux : plus de 500 000 usagers l'empruntent annuellement.

Thonon et Yvoire ne proposent qu'un quai avec un abris réduit, également inadéquat.

D'une part, les infrastructures des gares lacustres ne sont plus dimensionnées pour supporter la forte fréquentation des lignes. D'autre part les services proposés aux usagers sont limités.

Les problèmes induits sont :

- Absence de salle d'attente lorsque les conditions météorologiques sont difficiles.
- Pas de panneau électronique d'information en cas de retard ou de changement d'horaire ?
- Pas de gestion fluide des flux des pendulaires pour l'accès au bateau.
- Absence de distributeurs de billets ou d'abonnements bateau.
- Accès limités ou inexistant aux débarcadères pour une dépose rapide des passagers.

### 3.5. Les parcs de stationnement (voitures et vélos)

Les parkings sont évidemment une composante importante et connexe de l'infrastructure portuaire nécessaire à l'exploitation d'une ligne lacustre

Devant l'explosion de la fréquentation des lignes, il est évident que l'offre actuelle de parking ne permet plus de répondre aux besoins actuels.

#### 3.5.1. Pour Evian

A titre expérimental, depuis le 16 décembre 2019, la CCPEVA a lancé un service de navettes reliant le parking relais P+R du stade d'Evian, la gare SNCF et l'embarcadère.

Les horaires ont été adaptés aux départs des trains et des bateaux. Ce parking également gratuit est doté de 100 places de stationnement.

Ce nouveau service permet de limiter l'usage de la voiture en proposant une solution gratuite de stationnement et de navette aux heures de pointes pour une dépose à la gare SNCF et à l'embarcadère.

Afin de mieux organiser le stationnement des vélos à proximité de l'embarcadère et du centre-ville d'Evian, et pour répondre à la demande des usagers, la Ville vient de créer deux abris vélos. L'un est gratuit et offre une capacité de 26 places accessibles pour tous les cyclistes. Le second est un abri fermé et sécurisé de 40 places accessibles sur abonnement. Pourront en bénéficier les Évianais, les personnes habitant la communauté de communes et travaillant à Évian ou ceux titulaires d'un abonnement CGN ou SNCF.

#### 3.5.2. Pour Thonon

En juin 2018, la ville de Thonon a instauré une zone de stationnement bleue sur l'ensemble du port de Rives, afin de chasser les voitures ventouses des pendulaires et permettre un meilleur partage de l'espace public. Le stationnement est ainsi limité à 4 heures de mai à septembre. Cette mesure a été prise sans dialogue, alors qu'aucune autre possibilité de stationnement longue durée n'existe à proximité immédiate du débarcadère.

Aucun service de navette n'est par ailleurs proposé pour desservir le parking éloigné de la piscine municipale. De plus aucun parking de vélo sécurisé ou non n'a été envisagé à proximité du débarcadère.

L'équipe municipale a décidé la construction d'un parking souterrain de Rives. Au mois de juillet 2018, l'autorisation a été donnée au maire de signer le marché de maîtrise d'œuvre. Ce projet très complexe par sa construction, estimé initialement à 7,25 millions d'euros est désormais chiffré à 11 millions d'euros.

### **3.5.3. Pour Yvoire**

La ville se distingue par rapport à l'offre plurielle proposée pour le stationnement : dès l'exploitation de la ligne N3 au départ d'Yvoire, la commune a mis à disposition un ensemble de parcs de stationnement municipaux avec un abonnement pour les usagers pendulaires de la CGN. La seule ombre au tableau, cependant, durant l'année 2019 est une augmentation de prix instituée sans dialogue, ni consultation préalable sur les nouveaux tarifs. Cette augmentation tarifaire c'est accompagné de modification du plan de circulation ne permettant plus une utilisation aisée du parking privé moins cher que le parking public. Les usagers de la ligne N3 ne sont pas là pour payer les pots cassés des animosités locales.

De manière exemplaire, on notera que plusieurs parkings gratuits, pour les motos et les vélos viennent compléter l'offre ; certains d'entre-eux se trouvent à proximité du débarcadère.

## **3.6. Interconnexion avec les autres moyens de transport (navette parking et Léman express).**

Il faut noter que pour Evian et Thonon, un usager sur deux prend un moyen motorisé (voiture ou moto) pour relier l'embarcadère, la seconde moitié étant les piétons ou les cyclistes.

Les pendulaires souhaitent avoir un accès rapide aux embarcadères auquel la voiture répond actuellement, faute d'autres solutions viables et acceptables pour les usagers.

Evian expérimente un service de navette pour relier un parking relais temporaire, la gare SNCF et la gare lacustre.

A long terme, pour ces deux communes, des solutions de liaison par navette pour desservir parking relais, gare lacustre, SNCF et routière doivent être mise en place au heure de pointe et optimisant les correspondances. Cela s'avère d'autant plus nécessaire avec l'arrivée du Léman express.

## 4. Pour des solutions optimales

L'accroissement de la population frontalière dans les communes chablaisiennes, particulièrement depuis les 3 dernières années, met en évidence légitimement des besoins particuliers, en particulier au niveau des transports. Le propos n'est pas de les opposer aux besoins des populations « locale » et touristique mais de raisonner en terme de complémentarité.

Si les liaisons Est-Ouest représentent le volume d'usagers le plus important, force est de constater que, face au point de saturation actuel sur les axes Thonon-Genève et Lausanne-Genève, les autorités politiques tant françaises que suisses ont défini et mettent en œuvre, enfin, les solutions nécessaires (CEVA et FAIF entre autres).

**Les liaisons lacustres Nord-Sud sont la meilleure réponse au rapprochement des 2 rives, tant pour des raisons économiques qu'écologiques car elles contribuent au désengorgement des réseaux routier et ferroviaire.**

### 4.1. Infrastructures

Les infrastructures portuaires actuelles doivent être adaptées pour garantir l'accostage au débarcadère en toute sécurité, d'autant plus qu'elles sont utilisées durant toute l'année par les frontaliers des deux rives. La décision d'ouvrir une liaison régulière depuis Thonon a rencontré un réel succès mais elle repose sur des infrastructures à vocation touristique qui ne répondent plus à l'augmentation de la fréquentation.

Régulièrement, les liaisons Ouchy-Thonon mais surtout Yvoire-Nyon doivent être interrompues alors que la ligne Ouchy-Evian a pu être maintenue. Seule Evian dispose d'une protection efficace en cas de forte bise. Même si la CGN n'hésite plus maintenant à annuler toutes les lignes. La solution de repli repose essentiellement sur l'utilisation du véhicule personnel ou sur d'autres moyens de transport collectif. Le plan « tempête » proposé par la CGN est le train depuis Evian ou Thonon soit plus de 2 heures pour aller à Lausanne.

Les nouveaux bateaux BMA ont été choisis pour décongestionner à l'horizon 2022 la ligne Evian-Lausanne, puis à plus long terme les lignes Thonon-Lausanne et Yvoire-Nyon.

Sur ces lignes les trafics prévus en « va et vient » croisés de ces bateaux (cadencement) permettront de lisser le nombre d'usagers par traversée, par rapport au mode actuel des trajets aller-retour d'un seul bateau. Le risque est une augmentation encore plus importante de la fréquentation avec des installations non adaptées au flux de passagers.

L'opportunité de l'arrivée de ces nouveaux bateaux doit être saisie pour revoir l'aménagement des gares lacustres.

Nous avons besoin de liaisons lacustres régulières pour notre activité professionnelle.

***Que proposez-vous pour l'amélioration des infrastructures portuaires ?***

### 4.2. Accessibilité

La disposition actuelle des zones d'embarquement n'est plus adaptée face à l'augmentation de la fréquentation par la clientèle frontalière. La configuration des axes de circulation à proximité des débarcadères, en particulier à Evian et à Thonon, engendre une saturation du réseau routier, en particulier en fin de journée.

A Evian, la traversée du quai de Blonay en surface impacte fortement la fluidité du trafic. A Thonon, l'accès au port de Rives est très problématique, surtout en période estivale (voie étroite en cul-de-sac).

Nous avons besoin d'accéder facilement aux débarcadères CGN, quelle que soit la période de l'année.

***Que proposez-vous pour l'amélioration de l'accessibilité aux débarcadères ?***

#### 4.3. Stationnement

En corollaire aux contraintes d'accessibilité se pose également le problème du stationnement des véhicules des pendulaires à proximité des embarcadères CGN. Faute d'emplacements suffisants dédiés au stationnement journalier, les quelques rares places de stationnement sont prises d'assaut tôt le matin jusqu'en fin de journée. La recherche d'une place libre vient s'ajouter aux contraintes d'une journée déjà chargée sur le plan de la mobilité.

La clientèle touristique est également pénalisée puisqu'elle ne peut plus stationner à proximité de ses zones d'intérêts, au détriment des professionnels de la restauration, des activités de loisirs et de l'image touristique des villes comme Thonon et Evian.

Nous avons besoin de places de stationnement en nombre suffisant tout au long de l'année, à proximité des embarcadères.

***Que proposez-vous pour l'amélioration du stationnement pour les usagers pendulaires du transport lacustre ?***

#### 4.4. Interconnexions

Hormis Evian qui offre une interconnexion entre les liaisons CGN et le réseau LIHSA, force est de constater que les embarcadères de Thonon et Yvoire ne sont accessibles que par moyens de transports individuels, avec les contraintes évoquées plus haut. Il serait particulièrement utile d'intégrer les liaisons trans-lémaniques dans l'offre de transport globale de la région et de mettre en place un réseau performant de correspondances. Un frontalier thononais en poste à Lausanne ayant un rendez-vous à Nyon pourrait regagner Thonon par Chens sans avoir à repasser par Lausanne.

Nous avons besoin solutions performantes (fréquence, rapidité...) de maillage entre les différents moyens de transports publics (ferroviaires, routiers et lacustres).

***Que proposez-vous pour l'amélioration du système d'interconnexions des transports publics dans la région lémanique ?***

#### 4.5. Petite Enfance et périscolaire

Les différents changements d'horaires en particulier sur la ligne Thonon Lausanne ont entraîné un large mécontentement chez les pendulaires ayant des enfants en bas âge qui utilisent les services périscolaires et petites enfances (avant l'âge de scolarisation) des municipalités.

L'attente est grande pour prendre en compte cette problématique qui ajoute du stress à une situation déjà difficile.

---

## 5. Propositions des futures équipes municipales

### 5.1. La demande de la SCTL

La SCTL espère avoir suscité à la lecture de ce document quelques réflexions au sein des différentes équipes municipales qui se préparent pour la prochaine élection. La demande est simple et peut se résumer en une seule question :

**Comment votre équipe une fois en place va prendre traiter toutes les problématiques locales liées aux pendulaires utilisant les transports lacustres ?**

### 5.2. Diffusions de l'information

La SCTL dispose d'un site internet : [www.frontalier-sctl.org](http://www.frontalier-sctl.org) avec une newsletter comptant plus de 280 abonnés. Ce document sera publié sur le site de la SCTL avec la liste des équipes municipales qui auront reçu les membres de la SCTL.

Les propositions des différents candidats seront publiées sur notre site internet.

Les usagers pourront alors se faire une idée de la position de votre équipe sur ces sujets au cœur des préoccupations des cités lémaniques.