AMICALE DES USAGERS DU TRANSPORT PUBLIC LACUSTRE

Créée en 2011, l'AUTPL - association qui a rejoint l'Amicale des Frontaliers en 2025 - travaille sur le dossier complexe de la NaviMobilité sur le Léman. Elle a accumulé une expérience et un nombre important de données, constitué un réseau primordial de relations avec la CGN, les autorités politiques suisses et françaises.

Alors que l'année 2026 est marquée par un accord financier transitoire fragile, l'avenir de nos liaisons lacustres et de leur accessibilité doit être une priorité du prochain mandat municipal des élus du chablais.
A travers le questionnaire ci-dessous, nous souhaitons connaître votre vision sur l'avenir du transport Lacustre et vos propositions face aux enjeux de la mobilité transfrontalière.

*Note : Les réponses à ce questionnaire feront l'objet d'une communication publique auprès de l'AUTPL (*autpl.org*) avant le premier tour du scrutin et pourront aussi être relayées sur le site de notre partenaire l'Amicale des Frontaliers* amicale-frontaliers.org

Merci de nous envoyer le questionnaire complété à autpl.contact@gmail.com

Questionnaire ***candidats*** *-* **Elecfions** *municipales* ***1026***

I. PÉRENNITÉ DE L'OFFRE

L'accord transitoire conclu pour 2026 a permis de maintenir temporairement l'offre dans un contexte de tension budgétaire. Cependant, ce compromis ne court que sur une année.

1. **Négociation transfrontalière** : Quelle sera votre position au sein de l'intercommunalité pour que le transport lacustre soit reconnu comme une priorité absolue, au même titre que les transports publics routiers et ferroviaires, lors des négociations de la future convention pluriannuelle ?

Le transport par voie lacustre est essentiel pour notre territoire, tant pour réduire la circulation routière que pour ses bénéfices environnementaux. Au sein de la CCPEVA, nous continuerons à soutenir activement ce mode de transport.

2. **Maintien et développement de l'offre** : Vous engagez-vous à refuser toute suppression de cadences sur les lignes lacustres, y compris durant les week-ends, pour garantir un service public ?

X OUI
☐ NON

Justification :

Nous pensons que les cadences actuelles ne peuvent être baissées. Il est nécessaire de les maintenir.

Quelles initiatives souhaitez-vous promouvoir pour développer l'offre à la fois sur la dimension trajets pendulaires et la dimension loisir / tourisme ?

Nous souhaitons avant tout que l'État français puisse prendre réellement le pilotage de ces accords afin d'élargir les sources de financement au-delà de celles provenant uniquement des communautés de communes. L'État, la Région, voire le Département, devraient ainsi contribuer à ce financement d'intérêt général. Un accord comparable à celui mis en place pour le Léman Express apparaît nécessaire. Le SIAC pourrait également être identifié comme un acteur clé de ce dispositif, à l'instar du rôle qu'il a joué dans le contournement de Thonon.

3. Engagement financier : Dans quelle mesure, soutiendrez-vous une augmentation de la participation de votre commune au sein de l'intercommunalité pour sécuriser le financement de la future convention pluriannuelle 2027-2030 ?

La CCPEVA se trouve actuellement dans une situation financière délicate. Comme l'a rappelé le vice-président aux finances, il est nécessaire de remettre à plat les compétences et de redéfinir le projet de territoire. Il est évident que le transport lacustre doit être pris en compte dans ce projet, mais avant tout engagement, il convient de clarifier la répartition de la prise en charge des coûts d'investissement, d'amortissement et de fonctionnement. Ces dernières années, la gouvernance de la CCPEVA n'a pas pleinement traité ce type de dossier ; il apparaît donc prioritaire de revoir les conventions existantes et, en parallèle, les budgets consacrés par la CCPEVA à ce type d'actions.

Quelle part du budget municipal êtes-vous prêt à flécher vers l'intercommunalité pour garantir que l'offre ne soit pas drastiquement réduite dès 2027 ?

Cette compétence relève clairement de la responsabilité de la communauté de communes. La simple augmentation des parts des budgets municipaux ne résout en rien le problème de fond. Il est impératif de mettre en place un mode de financement alternatif, incluant la participation de l'État et de la Région.

II GOUVERNANCE

4. Quelle évolution de la Gouvernance souhaitez-vous voir mise en place ?

L'Etat et la Région, voire le département devant être les principaux acteurs du financement, il serait normal que ce soit eux qui participent à la gouvernance qui devra prendre la forme d'un modèle partenarial franco-suisse, combinant autorité organisatrice, opérateur et collectivités pour garantir financement, planification et exploitation cohérente.

5. Sur quels principes et institutions (département/région) cette future gouvernance doit-elle s'appuyer ?

Le modèle transfrontalier du Léman Express permet de faire intervenir l'État, la Région et des collectivités pour cofinancer ce projet d'intérêt général. Pour le transport lacustre, cela ouvrirait la porte à des financements au-delà des seules CCPEVA et THONON-AGGLO, rendant le projet viable. Un comité ou une structure de suivi incluant tous les partenaires (CGN, État, Région, collectivités) assurerait une prise de décision concertée et une supervision des budgets. Cela limite les risques de conflits ou de décisions unilatérales et inscrit les accords dans le temps.

Le Léman Express est un modèle reconnu de coopération réussie entre plusieurs acteurs publics et privés. S'en inspirer permet de rassurer les financeurs et les citoyens sur la faisabilité et la structuration du projet.

III. INTERMODALITÉ ET ACCÈS AU PORT

Le bateau ne peut être une alternative à la voiture que s'il est facile d'accès. Le débarcadère mérite d'être considéré comme un véritable Pôle d'Échange Multimodal (PEM).

6. **Synchronisation** : Engagez-vous à coordonner les horaires de nos bus urbains avec les arrivées/départs des navettes pour une attente minimale ?

x OUI
☐ NON

Justification :

Il est essentiel que les horaires des bus et des trains soient coordonnés avec ceux des bateaux, afin d'assurer une cohérence et une fluidité optimales de l'ensemble du réseau de transports.

7. Le Réflexe Vélo : Prévoyez-vous la création d'itinéraires cyclables sécurisés vers le port ?

x OUI
☐ NON

Justification :

Notre priorité est de mettre en œuvre un Plan directeur de l'aménagement des espaces publics et des mobilités. L'objectif de ce dispositif est de dépasser les aménagements ponctuels et incohérents, en offrant une vision globale, claire et partagée, et en inscrivant les décisions dans une stratégie à long terme. Il vise également à assurer un meilleur partage de l'espace entre piétons, vélos, voitures et transports collectifs. Dans ce cadre, la desserte des gares lacustres et ferroviaires par les pistes cyclables constituera naturellement une priorité.

Vous engagez-vous sur la pérennisation et le développement de la vélostation (consigne fermée et sécurisée) pour les usagers quotidiens ?

Sur Evian, la politique de stationnement des vélos doit être repensée pour inclure des espaces abritées et sécurisées.

8. Stationnement : Quelle est votre position sur la création ou l'extension d'un parking relais et la mise en place de navettes rapides pour la déserte au débarcadère ?

Nous avons en projet d'optimiser les parkings-relais gratuits pour libérer du stationnement au centre-ville avec des navettes dédiées, sans réservation, gratuites et avec des horaires adaptés aux frontaliers. Cette optimisation doit se faire en lien avec l'intercommunalité.

9. Infrastructures : Quels sont vos projets pour la Gare lacustre d'Evian ?

La gare lacustre d'Evian a été rénovée récemment, mais cette rénovation n'a pas tenu compte de l'augmentation des flux, du confort des usagers à l'embarquement et au débarquement, ni de l'articulation avec les voiries. Notre projet prévoit une rénovation globale des quais, intégrant tous les usages, ce qui nécessitera également de repenser la gestion des flux d'embarquement et de débarquement. A ce jour il nous parait prématuré de pouvoir faire des propositions concrètes.

IV. TARIFICATION PRÉFÉRENTIELLE ET SIMPLIFIÉE

L'usager des transports publics est confronté à une tarification plurielle des différents modes de transport pour se déplacer dans le bassin lémanique. Il est temps de réfléchir sur une mobilité sans frontières simplifiée en proposant une offre tarifaire sur l'ensemble du réseau (bus, bateau, métro, train).

10. Tarif préférentiel : Quelle est votre position sur la création d'un tarif préférentiel "Parking + Bateau" pour encourager le report modal dès l'entrée de la commune ?

Comme nous l'avons indiqué, nous estimons que les parkings-relais, équipés de solutions rapides et dédiées pour aller à la gare lacustre devraient permettre de gérer différemment le stationnement des frontaliers. Afin de favoriser leur utilisation, nous souhaitons également étudier la possibilité d'une gratuité.

11. Léman Pass : Soutiendrez-vous activement la création d'un titre de transport unique et simplifié fusionnant les zones de bus, de train et de bateau sans surcoût pour l'usager ?

x OUI
☐ NON

Justification :

Oui, en 2026, il est évident que nous devons tendre vers ce type de titre de transport simplifié et unique. Cependant, la transition sera longue si les gouvernances locales ne s'adaptent pas. L'exemple des lignes de bus entre Thonon Agglomération et la CCPEVA montre clairement qu'un changement radical de méthode et de coordination est nécessaire avant de pouvoir envisager un billet unique.

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION !