

Voici les propositions de l'association pour améliorer l'offre des Transports Collectifs en Chablais

Légende couleur

Propositions pour le train

Propositions pour le bus

Propositions pour le covoiturage

Solutions court terme

- **Proposition 01 : Utiliser temporairement des trains duplex sur la L1 entre Evian et Annemasse aux heures de pointes avec changement de train à Annemasse**
Concerne les usagers actuels ou potentiels du train entre Evian et Annemasse qui partent du Chablais ou se rendent en Chablais aux heures de pointe
 - Actuellement, 1 train simple étage à 8 voitures circule sur cette ligne aux heures de pointe. Dans le sens Evian => Annemasse le matin. Les usagers sont debout à partir de Bons-en-Chablais. Le train de 6h21 au départ d'Evian est un TER à 4 voitures et les passagers sont debout parfois dès le départ de Thonon ou à partir de Perrignier. De nombreux usagers potentiels renoncent hélas au train et continuent d'utiliser leur voiture individuelle.
 - Passer en train double étage (trains duplex) permet d'augmenter la capacité de chaque train de 50%. Ainsi, sur 1 train jumelé de 500 places, on passe à 750 places (+250 places par train => +1250 places pour les 5 trains circulant aux heures de pointe). Cela permet d'accueillir confortablement les usagers y compris de nouveaux usagers. Il est possible d'utiliser de manière temporaire des trains Duplex monocourant existants, donc pouvant circuler uniquement sur le réseau français. Ceci oblige temporairement un changement de train à Annemasse pour les usagers qui continuent vers Genève. Comme il y a actuellement un arrêt de 5 minutes à Annemasse pour changer de conducteur, il n'y a pas de risque de rater une correspondance.
 - Quand les trains duplex bicourant, pouvant circuler aussi sur les réseaux français et suisse auront été commandés par la région et auront été livrés, on pourra de nouveau avoir des trains directs pour circuler entre la France et la Suisse.
- **Proposition 02 : Rallonger les trains Alstom (12 voitures au lieu de 8, voire 16 voitures au lieu de 28) entre Annemasse et Genève aux heures de pointes de la L1**
Concerne les usagers actuels ou potentiels du train entre Annemasse et Genève qui circulent sur la ligne L1 entre Evian et Annemasse puis continuent vers Genève ainsi que les usagers qui partent le matin de l'agglomération d'Annemasse qui se rendent à Genève
 - Actuellement, 1 train simple étage à 8 voitures circule sur cette ligne aux heures de pointe. Dans le sens Annemasse => Genève le matin, les usagers sont debout à partir d'Annemasse, très serrés à partir du 1^{er} arrêt côté suisse à Chêne-Bourg, régulièrement des usagers ne peuvent pas monter dans les trains par manque de place. Dans le sens Genève => Annemasse le soir, il y a régulièrement des usagers qui ne peuvent pas monter dans le train qui est bondé. Si ces usagers vont sur Annemasse, ils pourront prendre le train suivant s'il n'est pas bondé, mais si les usagers continuent leur trajet en direction d'Evian, ils ratent leur correspondance et doivent patienter 1/2h à Annemasse. De nombreux usagers potentiels renoncent hélas au train et continuent d'utiliser leur voiture individuelle.
 - Rajouter des voitures permet d'augmenter la capacité de chaque train de 50% si 12 voitures (+250 places par train => +1250 places pour les 5 trains circulant aux heures de pointe) ou 100% si 16 voitures (+500 places par train => +2500 places pour les 5 trains circulant aux heures de pointe)
 - Quand les trains duplex bicourant, pouvant circuler aussi sur les réseaux français et suisse auront été commandés par la région et auront été livrés, on pourra de nouveau avoir des trains directs pour circuler entre la France et la Suisse.

- **Proposition 03 : Rajouter 2 trains simples de 4 voitures à 6h et 6h30 sur la ligne Annemasse => Evian pour les travailleurs des zones industrielles de Bons et Perrignier. Service de bus à mettre en place sur ces trajets sans attendre**

Concerne les usagers actuels ou potentiels du train entre Annemasse et Evian qui partent qui se rendent en Chablais tôt le matin

- Actuellement, le 1^{er} train le matin part à 7h de Annemasse en direction de Evian, trop tard pour de nombreux collaborateurs des entreprises des zones industrielles de Bons-en-Chablais et Perrignier. Ces collaborateurs viennent donc majoritairement en voiture individuelle nécessitant des surfaces très importantes de parkings pour les entreprises de ces 2 zones industrielles.
- Rajouter ces 2 trains permet à ces collaborateurs de venir en train jusqu'à Bons (où une navette leur permet de rejoindre la zone industrielle) ou Perrignier. Ceci permet de diminuer le nombre de places de parkings des entreprises des zones industrielles et leur permet ainsi d'agrandir leurs locaux (bureaux, ateliers) sur les places libérées de leurs parkings. Cela leur permet de se développer sur leur site existant et de créer des emplois en Chablais. Cela évite qu'une entreprise qui a besoin de se développer ne doive quitter le Chablais pour s'installer ailleurs

- **Proposition 04 : Rajouter 2 trains simples (4 voitures) à 15h30 et 16h30 sur la ligne Annemasse => Evian pour les travailleurs qui embauchent très tôt et les temps partiels qui rentrent plus tôt. Service de bus à mettre en place sur ces trajets sans attendre**

Concerne les usagers actuels ou potentiels du train entre Evian et Annemasse qui rentrent en Chablais dans le milieu de l'après-midi

- Actuellement, entre 15h et 17h, il y a un train toutes les heures. Les personnes qui rentrent en milieu d'après-midi, et pour lesquelles ces horaires ne sont pas compatibles, renoncent hélas au train et continuent d'utiliser leur voiture individuelle
- Rajouter ces 2 trains permet à ces collaborateurs de revenir en Chablais en train et donc de prendre le train le matin (pas forcément aux heures de pointes s'ils partent tôt le matin)

- **Proposition 05 : Liaison bus classique Thonon-Sciez-Douvaine-Veigy-Genève (sur la route, dans le trafic, pas en site propre) toutes les 10 minutes aux heures de pointes, plusieurs itinéraires proposés pour desservir les villages, prix très attractif. Cette proposition est développée dans un document spécifique**

Concerne les habitants entre Thonon et Veigy et qui veulent se rendre en bus soit dans une commune entre Thonon et Veigy soit en direction de Genève

- Actuellement, il y a une ligne de bus T271, qui relie Thonon à Genève via la RD1005, donc en passant pas Anthy, Sciez, Massongy, Douvaine et Veigy avec plusieurs arrêts dans chacun de ces villages. Cet itinéraire RD1005 est très chargé de voitures individuelles aux heures de pointes. Comme cette liaison utilise la RD1005, il n'y a pas d'avantage sur la durée de trajet par rapport à la voiture et les personnes n'ayant pas une nécessité de prendre le bus préfèrent souvent continuer à prendre leur voiture. Aux heures de pointes du matin, cette liaison est assurée toutes les 1/2h entre 5h35 et 8h10 depuis Thonon en direction de Genève, puis un bus à 9h10, le suivant à 11h05. Aux heures de pointe, la RD1005 voit circuler entre 750 et 900 véhicules/heure. Un bus de 40-45 personnes remplace 40-45 voitures donc 1 bus toutes les 1/2h remplace 80-90 voitures par heure soit environ 10 % du trafic horaire aux heures de pointe. Cette fréquence et cette capacité (1 bus toutes les 1/2h) ne suffisent pas à désengorger la RD1005.
- Nous proposons:
 - d'augmenter la fréquence des bus pour atteindre un bus toutes les 10 minutes et augmenter ainsi la capacité de transport (multipliée par 3)
 - des aménagements peu coûteux entre Anthy et Sciez pour que les bus gagnent du temps sur les voitures (dans les 2 sens de circulation) sans que les voitures en perdent, ceci afin d'inciter les usagers à prendre le bus qui sera plus rapide
 - 2 itinéraires supplémentaires entre Sciez et Douvaine en plus de la RD1005 (d'autres variantes sont possibles) pour mieux desservir d'autres villages/hameaux (Marignan, Massongy, Sous-Etraz, Filly, ...), ceci afin d'inciter les habitants à prendre le bus. Ces 2 itinéraires aboutissent à Douvaine en évitant une bonne portion de la RD1005. Et un nouveau gain de temps pour les usagers sur cette portion du trajet

- de bloquer le trafic de transit qui passe par Prailles et Massongy pour éviter la RD1005, ce qui rend la route actuelle plus dangereuse

- **Proposition 06 : Liaison bus direct CHAL <=> Gare d'Annemasse à synchroniser avec les trains du Chablais pour les collaborateurs, les patients et les visiteurs du CHAL**
Concerne les collaborateurs du CHAL, les patients du CHAL qui s'y rendent pour un soin / une consultation en cours de journée et les personnes qui vont visiter un patient au CHAL. La demande concerne les habitants du Chablais mais profitera également aux habitants d'Annemasse
 - Actuellement, il y a peu/pas de liaisons directes entre la gare d'Annemasse et le CHAL. Les lignes existantes comportent de nombreux arrêts, le trajet dure longtemps, incitant les personnes à se rendre au CHAL en voiture, générant du trafic routier entre le Chablais et le CHAL (RD903, RD1206 entre Machilly et carrefour des chasseurs, puis RD903 jusqu'au CHAL) et nécessitant des parkings très importants au CHAL
 - Rajouter cette liaison directe gare Annemasse <=> CHAL permettra aux chablaisiens d'envisager le train puis cette navette bus pour se rendre à l'hôpital, d'avoir des temps de trajets garantis. Cela permettra aux annemasssiens de se rendre au CHAL en bus rapidement, et cela permettra au CHAL de se développer sur les emplacements des parkings existants et évitera de devoir créer de nouveaux parkings. Cela permettra également d'envisager efficacement l'infrastructure nécessaire sur la RD903 aux abords du CHAL avec un trafic routier qui sera très diminué sur cet axe. Les centres hospitaliers sont connus pour être générateurs de beaucoup de trafic routier. Il est dommage que cet impact n'est pas été identifié et résolu lors de la conception du CHAL. Par ailleurs.
 En février 2020, les membres fondateurs de l'association avaient déjà proposé cette mesure au maire d'Annemasse lors d'une réunion publique à RocheExpo (La Roche sur Foron), 3 mois après le lancement du Lemman Express. Cette proposition fait partie du projet d'agglomération 4 du Grand-Genève qui date de 2021. La confédération helvétique a confirmé fin 2023 l'intérêt de cette proposition et apporte un financement de 6.5 millions de francs suisses pour cette mesure à réaliser entre 2024 et 2028. Notre association ne peut que soutenir la mise en œuvre de cette proposition.

- **Proposition 07 : Rabattement Bus Douvaine-Loisin => Bons en Chablais vers zone industrielle et gare SNCF**
Concerne les habitants de Douvaine, Loisin qui se rendent à la gare SNCF de Bons en Chablais ou de Machilly pour prendre le train ou à la zone industrielle de Bons en Chablais pour y travailler
 - Actuellement, il n'y a pas de liaison bus aux heures de pointe. Les personnes concernées se rendent donc à la gare et dans la zone industrielle majoritairement en voiture individuelle.
 - Rajouter cette liaison bus diminuera donc le trafic sur la RD1206. Cette liaison bus permettra également de diminuer le nombre de places de parkings des entreprises de la zone industrielle et leur permettra ainsi d'agrandir leurs locaux (bureaux, ateliers) sur les places libérées de leurs parkings. Cela leur permet de se développer sur leur site existant et de créer des emplois en Chablais. Cela évite qu'une entreprise qui a besoin de se développer ne doive quitter le Chablais pour s'installer ailleurs. Cette liaison libérera également des places sur le parking de la gare SNCF.

- **Proposition 08 : Rabattement Bus Cervens-Fessy => Bons vers gare SNCF et zone industrielle**
Concerne les habitants des villages de Cervens, Fessy, Brenthonne Sud (gros Perrier, Vigny, ...), Bons en Chablais Est qui se rendent à la gare SNCF de Bons en Chablais pour prendre le train ou à la zone industrielle de Bons en Chablais pour y travailler
 - Actuellement, il n'y a pas de liaison bus aux heures de pointe. Les personnes concernées se rendent donc à la gare et dans la zone industrielle majoritairement en voiture individuelle.
 - Rajouter cette liaison bus diminuera donc le trafic sur la RD903. Cette liaison bus permettra également de diminuer le nombre de places de parkings des entreprises de la zone industrielle et leur permet ainsi d'agrandir leurs locaux (bureaux, ateliers) sur les places libérées de leurs parkings. Cela leur permet de se développer sur leur site existant et de créer des emplois en

Chablais. Cela évite qu'une entreprise qui a besoin de se développer ne doive quitter le Chablais. Cette liaison libérera également des places sur le parking de la gare SNCF.

- **Proposition 09 : Rabattement Bus Anthy-Margencel => Perrignier vers zone industrielle et gare SNCF**
Concerne les habitants de Anthy et Margencel qui se rendent à la gare SNCF de Perrignier pour prendre le train ou à la zone industrielle de Perrignier pour y travailler
 - Actuellement, il n'y a pas de liaison bus aux heures de pointe. Les personnes concernés se rendent donc à la gare et dans la zone industrielle majoritairement en voiture individuelle via la route forestière entre Perrignier et Margencel
 - Rajouter cette liaison bus diminuera donc le trafic sur la route forestière entre Perrignier et Margencel. Cette liaison bus permettra également de diminuer le nombre de places de parkings des entreprises de la zone industrielle et leur permet ainsi d'agrandir leurs locaux (bureaux, ateliers) sur les places libérées de leurs parkings. Cela leur permet de se développer sur leur site existant et de créer des emplois en Chablais. Cela évite qu'une entreprise qui a besoin de se développer ne doive quitter le Chablais. Cette liaison libérera également des places sur le parking de la gare SNCF.
- **Proposition 10 : Rabattement Bus Sciez-Bonnatrait => Perrignier vers zone industrielle et gare SNCF**
Concerne les habitants de Sciez qui se rendent à la gare SNCF de Perrignier pour prendre le train ou à la zone industrielle de Perrignier pour y travailler
 - Actuellement, il n'y a pas de liaison bus aux heures de pointe. Les personnes concernés se rendent donc à la gare et dans la zone industrielle majoritairement en voiture individuelle via la route RD25 entre Sciez et Perrignier
 - Rajouter cette liaison bus diminuera donc le trafic sur la route RD25 entre Sciez et Perrignier. Cette liaison bus permettra également de diminuer le nombre de places de parkings des entreprises de la zone industrielle et leur permet ainsi d'agrandir leurs locaux (bureaux, ateliers) sur les places libérées de leurs parkings. Cela leur permet de se développer sur leur site existant et de créer des emplois en Chablais. Cela évite qu'une entreprise qui a besoin de se développer ne doive quitter le Chablais. Cette liaison libérera également des places sur le parking de la gare SNCF.
- **Proposition 11 : Rabattement Bus Orcier Draillant => Perrignier vers zone industrielle et gare SNCF**
Concerne les habitants de Orcier, Draillant et Perrignier qui se rendent à la gare SNCF de Perrignier pour prendre le train ou à la zone industrielle de Perrignier pour y travailler
 - Actuellement, il n'y a pas de liaison bus aux heures de pointe. Les personnes concernés se rendent donc à la gare et dans la zone industrielle majoritairement en voiture individuelle via la route RD135 entre Draillant et Perrignier
 - Rajouter cette liaison bus diminuera donc le trafic sur la route RD135 entre Draillant et Perrignier. Cette liaison bus permettra également de diminuer le nombre de places de parkings des entreprises de la zone industrielle et leur permet ainsi d'agrandir leurs locaux (bureaux, ateliers) sur les places libérées de leurs parkings. Cela leur permet de se développer sur leur site existant et de créer des emplois en Chablais. Cela évite qu'une entreprise qui a besoin de se développer ne doive quitter le Chablais. Cette liaison libérera également des places sur le parking de la gare SNCF.
- **Proposition 12 : Choix, développement et promotion d'une plate-forme unique de covoiturage (blablacar daily, ...Hé Léman, ...) puis organisation/incitation au covoiturage par chaque mairie. Campagne de communication dans les bulletins municipaux, sur les sites internet, aide au guichet de la mairie**
Concerne tous les habitants du Chablais qui font des trajets réguliers avec leur véhicule individuel et qui souhaitent s'orienter vers le covoiturage quelle que soit leur motivation (diminuer les coûts de trajet, diminuer les bouchons, diminuer la pollution générée par leur trajet, sociabiliser, ...)

- Est-ce le manque d'information, la complexité de la démarche vis à vis des aides financières, des plates-formes? Chacun se débrouille comme il peut. Le covoiturage existant est principalement le fait de voisins ou de collègues de travail. Il n'y a pas d'organisation du covoiturage du quotidien.

Actuellement, il y a très peu d'offre de covoiturage réguliers/quotidiens en Chablais et comme il existe plusieurs plate-formes de covoiturage (blabla car daily, klaxit, ...), l'offre de covoiturage est donc répartie, disséminée sur plusieurs plate-formes. Si il y a 3 offres «conducteurs» pour un même trajet (par ex: Douvaine – gare de Machilly tous les matins à 7h30, retour 17h30) sur 3 plate-formes différentes (blablacar daily, klaxit, ...), le passager intéressé qui cherche une offre pour ce même trajet va facilement pouvoir en sélectionner une sur une plate-forme. Mais si un jour, le conducteur avec qui il part le matin (par exemple sur blablacar daily) doit rentrer plus tôt ou plus tard, la plate-forme blablacar daily ne connaît pas les 2 autres offres des autres plate-formes (sur klaxit, ...) et ne donc pourra pas aider le retour du passager. Et ceci est un frein extrêmement dissuasif au covoiturage.

Au lieu de choisir une plate-forme de qualité, un opérateur unique compatible avec les aides financières incitatives au covoiturage et d'y concentrer l'offre et la demande de trajets sur cette unique plate-forme, le pôle métropolitain du genevois français a créé une méta-plateforme «Covoiturage-Léman.org» (une couche supplémentaire qui va rechercher l'offre/la demande de trajets sur les plate-formes de qualité). Cela permet facilement de trouver une offre mais pas d'assurer le retour en cas de problème.

- Choisir une plate-forme unique (quels que soient les critères) permet de négocier les tarifs, de consolider l'offre et donc de garantir le retour, de simplifier les inscriptions des usagers, de simplifier la gestion des aides financières incitatives au covoiturage. Les mairies doivent communiquer sur cette offre dans les bulletins municipaux, dans les journaux, etc.. Chaque habitant doit savoir quelle est la plate-forme retenue par la collectivité (l'agglo est probablement le niveau le plus efficace mais ce serait dommage que les 3 agglos du Chablais ne choisissent pas la même plate-forme).

- **Proposition 13 : Pratiquer un tarif réduit et des places réservées dans les parkings SNCF pour les véhicules qui arrivent en covoiturage**

Concerne tous les habitants du Chablais qui pratiquent ou veulent pratiquer le covoiturage pour se rendre aux gares SNCF

- Actuellement, il y a très peu de covoiturage pour se rendre aux gares, les covoitureurs n'ont pas de places garanties réservées.
- Il est important d'inciter au covoiturage en réservant des places proches des quais et en proposant des tarifs de parkings plus intéressants aux covoitureurs. Encore plus depuis la mise en œuvre du Léman Express et vu le succès de ce mode de transport. Plus il y a de covoitureurs, plus il y a de places libres sur les parkings SNCF pour les véhicules qui arrivent au dernier moment. Plus il y a de covoitureurs, moins il y a de trafic routier aux alentours des gares. C'est dans l'intérêt de la collectivité qui n'a pas ainsi à investir dans l'agrandissement des parkings SNCF.

Solutions moyen terme

- **Proposition 14 : Offre de parkings de covoiturage à étendre. Diagnostic commune par commune des espaces déjà urbanisés (y compris des grandes surfaces) et inutilisés en cours de journée pendant la semaine (espaces culturels, ...), négociation avec le privé si besoin**
Concerne tous les habitants du Chablais qui pratiquent ou veulent pratiquer le covoiturage
 - Actuellement, il y a très peu de parkings de covoiturage. Ceux qui existent sont pleins. Or, il y a de nombreux espaces déjà urbanisés, goudronnés qui ne sont pas utilisés en cours de journée durant la semaine. C'est le cas des parkings des espaces culturels (théâtre, cinémas, ...) qui sont utilisés principalement en soirée ou le week-end, c'est le cas des parkings des stades sportifs. C'est également le cas des parkings des grandes surfaces commerciales, la majorité des habitants faisant leurs courses en fin d'après-midi ou le week-end.
 - Il est important d'inciter au covoiturage en proposant des parkings de covoiturage, tout en n'urbanisant pas encore de nouvelles surfaces pour stocker des voitures en cours de journée. Les collectivités (agglo, communes) doivent identifier toutes les surfaces disponibles, qui pourraient représenter un intérêt pour les parkings de covoiturage. Une fois définie la stratégie d'emplacement et de gestion des parkings de covoiturage, il faut assurer la négociation avec les propriétaires de ces surfaces, la mise en œuvre de ces parkings, l'information et la communication nécessaires aux usagers potentiels de ces parkings.
- **Proposition 15 : Priorité donnée aux bus aux feux entre Thonon et Veigy**
Concerne les habitants entre Thonon et Veigy qui veulent se rendre en bus soit dans une commune entre Thonon et Veigy soit en direction de Genève
 - Lorsque les bus arrivent proches des feux (par exemple de Douvaine ou de Massongy), il sont pris dans la circulation des voitures. Tant qu'il n'y a pas de site propre réservé au bus, il n'y a pas moyen de doubler les voitures.
 - Il faut permettre au bus de ne pas attendre au feu. On peut utiliser un transpondeur qui fait passer le feu au vert plus rapidement dès lors qu'un bus est en approche (200m, 300m, 500m, à définir selon l'endroit et la configuration des voies). Les automobilistes dans la même file d'attente que le bus en profiteront pour passer, tant mieux pour eux mais au moins, le bus n'attend pas. Ce même système est utilisé pour la navette bus qui va du parking de l'Ermitage à l'embarcadère de Rive à Thonon les bains.

Solutions long terme

- **Proposition 16 : Ligne de bus en site propre sur certains tronçons entre Thonon et Veigy (BHNS)**
Concerne les habitants entre Thonon et Veigy et qui veulent se rendre en bus soit dans une commune entre Thonon et Veigy soit en direction de Genève
 - Actuellement, aux feux de Douvaine et de Massongy, les bus de la RD1005 sont pris dans la circulation des voitures.
 - Il faut permettre au bus de rouler en site propre sur certains tronçons clés qui lui font gagner beaucoup de temps :
 - soit à l'approche des feux (500m avant le feu de Massongy, on crée 500m de voie réservée au bus, sur cette voie le bus double les voitures qui sont à l'arrêt et se rabat prioritairement aux voitures arrivées au feu, les voitures n'ont perdu que quelques secondes sur leur trajet car elles rattrapent le bus un peu plus loin sur la RD1005, mais le bus a gagné quelques minutes)
 - soit avant de rentrer en agglomération (1km avant l'entrée dans Douvaine, on arrête/freine les voitures sur la RD1005, le bus les double sur sa voie réservée, il reprend ensuite l'axe RD1005 dans Douvaine et on libère les voitures qui n'ont perdu que quelques secondes sur leur trajet car elles rattrapent le bus avant le feu, mais le bus a gagné quelques minutes).
- **Proposition 17 : Trains duplex directs entre Evian <=> Annemasse <=> Genève**
Concerne tous les usagers du train entre Evian et Annemasse

- On entend parfois que la région serait sur le point de commander ces trains double étage pouvant aussi circuler sur le réseau suisse (donc trains spéciaux bicourant) alors que le Léman Express est bondé presque depuis son lancement fin 2019. Pourquoi avoir tant attendu ?
 - Avec un train double étage (cf. proposition 1), on augmente la capacité passagers de 50%.
- **Proposition 18 : Créer 2 évitements longs sur la voie ferrée à Mesinges et entre Machilly et Saint-Cergues pour le croisement des trains**
Concerne tous les usagers du train entre Evian et Annemasse
 - Actuellement, les trains ne peuvent se croiser que dans les gares, ce qui implique qu'e-au moins un train doit s'arrêter. Il n'y a pas de moyen de se croiser entre Thonon et Perrignier ni entre Machilly et Annemasse. Donc impossible de faire passer plus de 1 train par demie-heure sur la ligne Evian <=> Annemasse
 - Créer ces 2 évitements longs permet d'augmenter la cadence des trains à 1 train toutes les 15 minutes et permet donc :
 - à de nombreuses personnes dont les horaires des trains étaient incompatibles avec leur organisation personnelle de se laisser tenter par le train
 - à de nombreux usagers d'attendre moins longtemps dans les gares
 - d'augmenter la part de transport par fret et de pouvoir exiger de l'usine des eaux d'Evian de diminuer le nombre de camions sur les routes (plus de 150 poids lourds chaque jour transportent de l'eau).
- **Proposition 19 : Rallonger les quais dans les gares pour pouvoir accueillir des trains de 12 voitures (aujourd'hui 8 voitures)**
Concerne tous les usagers du train entre Evian et Annemasse
 - Actuellement, les quais à Annemasse et sur le réseau suisse peuvent accueillir des trains de 16 voitures. Entre Annemasse et Evian où les besoins sont les plus importants côté français, les quais sont plus courts et ne permettent d'accueillir que des trains de 8 voitures. Du coup les trains qui circulent entre Evian et Genève sont limités à 8 voitures sur la totalité du parcours. Quand les trains français circulent en Suisse, tous les usagers comprennent qu'ils seront debout et serrés sur la plus grande partie de leur trajet. Ceci n'est pas propice à convaincre encore plus d'usagers de la voiture de passer au train.
 - Rallonger les quais, permet de faire passer des trains plus longs, de transporter plus de passagers, de diminuer le nombre de voitures sur la route.
- **Proposition 20 : Halte ferroviaire à Mesinges (beaucoup plus léger/simple que de créer une gare)**
Concerne tous les usagers du train entre Evian et Annemasse, qui habitent Allinges et qui doivent se rendre à Perrignier via la RD903 pour prendre le train
 - Actuellement, un habitant d'Allinges doit se rendre à la gare de Perrignier pour prendre le train, généralement avec son véhicule personnel
 - Créer une halte ferroviaire à Mesinges leur permettrait de gagner du temps, de faire des économies de carburant, de libérer la RD903 d'un trafic inutile sur 4 km, de ne pas avoir besoin de places de parking à la gare de Perrignier