PRÉFÈTE
DE LA HAUTE-SAVOIE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires

Service transition énergétique et mobilités
Cellule déplacements

Affaire suivie par : Lionel Puppis

Tél. : 04 50 33 79 52
Mél. : lionel.puppis@haute-savoie.gouv.fr

Annecy, le 29 OCT. 2025

La préfète de la Haute-Savoie

à

Monsieur Christian Dupessey
Président du Pôle métropolitain du Genevois français
15 avenue Émile Zola, 74 100 Annemasse

Objet : projet de Plan de Mobilité de l'agglomération annemassienne 2025-2035
PJ : Avis des services de l'État

Par délibération en date du 18 juin 2025, le conseil communautaire d'Annemasse Agglomération a arrêté son projet de Plan de Mobilité 2025-2035 (PDM). Ce dossier m'a été transmis pour avis, conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du code des transports.

Les objectifs généraux de ce PDM, notamment en termes de report modal, marquent une forte ambition et le plan d'actions est très volontariste sur le développement des transports alternatifs à la voiture individuelle, ce qui est à souligner. Le document présenté gagnerait à fixer des objectifs chiffrés par action, afin de s'assurer de l'adéquation entre le plan d'actions et les objectifs globaux que vous avez arrêtés. Il apparaît nécessaire de compléter prioritairement votre plan de mobilité sur ce point.

Par ailleurs, conformément à l'article L1214-29-1 du code des transports, je vous invite à engager, dès à présent, l'élaboration d'un PDM à l'échelle de l'ensemble de votre ressort territorial. Vous devez en effet adopter un plan de mobilité sur ce périmètre dans un délai de 24 mois à compter de votre création.

Vous trouverez en pièce jointe l'avis de l'État que je vous invite à prendre en compte dans la suite du déroulement de la procédure, en le joignant au dossier d'enquête publique et en le communiquant au commissaire enquêteur.

Mes services restent à votre entière disposition pour vous apporter toutes explications relatives à cet avis.

Bien à vous,

La préfète,

Emmanuelle DUBÉE

15 rue Henry Bordeaux
74998 ANNECY cedex 9
Tél. : 04 50 33 60 00
Mél. : ddt@haute-savoie.gouv.fr
www.haute-savoie.gouv.fr

PRÉFÈTE
DE LA HAUTE-SAVOIE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale
des territoires

Plan de Mobilité de l'agglomération annemassienne 2025 – 2035

Avis des services de l'État sur le projet de PDM arrêté

Octobre 2025

15 rue Henry Bordeaux
74998 ANNECY cedex 9
Tél. : 04 50 33 60 00
Mél. : ddt@haute-savoie.gouv.fr
www.haute-savoie.gouv.fr

Préambule

Ce plan de mobilité (PDM) a été initié par Annemasse Agglomération en 2022 et arrêté le 18 juin 2025.
Le 1er juillet 2025, Annemasse Agglo a transféré sa compétence mobilité au Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF) qui est dorénavant Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur un périmètre plus vaste (territoire d'Annemasse Agglomération et de la CC du Genevois).
Le PMGF souhaite mener à son terme le PDM sur le territoire de l'agglomération d'Annemasse en s'appuyant sur l'article L5211-17 du CGCT, qui dispose que l'EPCI est substitué de plein droit, à la date du transfert de compétences, aux communes qui le composent dans toutes leurs délibérations et tous leurs actes, sachant que la délibération d'Annemasse Agglomération arrêtant le projet de PDM autorise le président à solliciter l'avis des PPA et à organiser l'enquête publique.

Il est cependant important de rappeler que **le PMGF a l'obligation d'approuver un PDM sur l'ensemble de son ressort territorial avant le 1er juillet 2027**, l'article L1214-29-1 du code des transports disposant que les AOM créées après la date de publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM) disposent d'un délai de 24 mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité. Le présent PDM limité au territoire d'Annemasse Agglomération devra donc être intégré dans une réflexion plus large menée sur le nouveau ressort territorial de l'AOM.

Bilan du PDU 2014

Le précédent plan de déplacements urbains (PDU) a permis d'engager de nombreux projets emblématiques comme le BHNS Tango, la voie verte transfrontalière du Grand Genève, la ViaRhôna (travaux en cours), le pôle d'échange multimodal d'Annemasse, la maison de la mobilité, la première phase du tramway d'Annemasse et la construction de plusieurs P+R. Il a également profité de la mise en service du Léman express offrant un très fort cadencement avec Genève.

La concrétisation de ces projets a eu un impact significatif sur la part modale de la voiture qui recule de 5 points entre 2007 et 2022 et sur celle des transports collectifs qui augmente de 6 points entre 2007 et 2022 (selon les estimations du CEREMA et de CITEC). La réalisation d'une enquête déplacement en 2026 par le conseil départemental de Haute-Savoie permettra de connaître précisément l'impact du PDU.

Pour autant, parallèlement à ces résultats notables, on constate une hausse du trafic routier sur les grands axes de l'agglomération (pouvant s'expliquer par le report généré par la mise en place du plan de circulation sur Annemasse et par l'augmentation du trafic depuis le Chablais) et une quasi-stabilité de la part modale des modes actifs (+ 0,6 point entre 2007 et 2022).

Objectifs du PDM 2025 – 2035

Annemasse Agglo a retenu quatre enjeux (réduire et optimiser les déplacements, provoquer des changements de comportement, hiérarchiser et adapter les modes de déplacement à chaque territoire, proposer et garantir une mobilité pour tous) se déclinant en 19 objectifs, pour constituer le socle de son PDM. Le scénario « trajectoire climat » retenu vise l'objectif de neutralité carbone à échéance 2050, avec la réduction de 20 % des déplacements en voiture individuelle d'ici 2035, soit environ 43 000 déplacements quotidiens en voiture en moins.

La traduction de ce scénario en parts modales donne une baisse de la part modale de la voiture de –16 points pour atteindre 42 % des déplacements des habitants du territoire en 2035, compensée par une augmentation des parts modales du vélo de +8 points (soit un objectif de 10 %), de la marche de +3 points (objectif de 30 %), et des transports en commun de +5 points (objectif de 16 %). Ces évolutions sont différenciées selon les périmètres concernés (cœur d'agglomération, première couronne et seconde couronne).

Plan d'actions du PDM

Retranscription des objectifs

La diminution de 20 % des déplacements voiture, conduisant à diminuer la part modale des transports individuels de 58 % à 42 % en 2035, est un objectif considérable. Pour mémoire, avec la réalisation de nombreux axes lourds de transport en commun, la baisse de cette part modale a atteint –5 points entre 2009 et 2022. Les actions proposées dans le PDM vont bien dans le sens de cette réduction (densification de l'urbanisation autour des arrêts TC ou du réseau vélo, réallocation de l'espace pour les bus, les vélos ou les piétons, réduction de l'offre de stationnement voiture, développement d'offres alternatives…). Elles gagneraient toutefois à citer davantage de projets concrets, au-delà de l'ambition, de manière à apprécier si leur mise en œuvre permettra d'atteindre les objectifs fixés sur cette thématique.

La même réserve peut être formulée pour les évolutions espérées sur le vélo qui sont très volontaristes (multiplier par 5 la part modale vélo pour la passer de 2 à 10 % en 10 ans), même si le niveau de départ est bas avec une marge de progression certaine. A titre de comparaison, la métropole de Strasbourg souhaite doubler sa part modale vélo de 8 % (en 2009) à 16 % en 2030. Cela va nécessiter de réaménager massivement l'espace public, de réaliser un kilométrage conséquent de voies dédiées aux vélos, de conquérir de nouveaux usagers en réduisant la place de la voiture, de proposer du stationnement vélo sécurisé en nombre et d'initier une culture vélo (vélos en libre-service, événements conviviaux, communication pour donner de la visibilité aux cyclistes…). Si ces actions sont bien listées dans l'objectif 1-C du PDM, elles ne sont pas précisément identifiées ni chiffrées, alors qu'elles doivent être rapidement mises en œuvre pour faire du vélo un mode de transport naturel et ainsi atteindre l'objectif affiché.

Concernant l'amélioration du réseau TC, l'action 3-A-1 reste relativement évasive sur son contenu (développer les liaisons et les cohérences avec les EPCI les plus proches, proposer une nouvelle hiérarchie du réseau bus et engager des réflexions dans le cadre du SERM). Au vu de l'objectif visé (passer la part modale de 11 à 16 % en 10 ans), il convient d'augmenter significativement l'offre de transports collectifs (fréquence, confort, fiabilité) au détriment de la voiture individuelle. Le PDM liste un certain nombre d'actions :

- création d'un titre totalement multimodal et poursuite du MaaS (action 2-A-1) à court terme,
- mise en place de TCSP sur la ligne 6 et développement de lignes tangentielles (action 4-B-1) à moyen terme,
- création d'une future ligne 9, amélioration de la ligne 8 et développement de la ligne 7 (action 4-B-2) à long terme.

Il conviendrait d'apporter des précisions, comme les tracés et fréquences des lignes tangentielles évoquées ou de la future ligne 9, pour en mesurer la contribution à l'objectif fixé.

D'ailleurs, de manière plus générale, il serait utile d'ajouter une cartographie des principales infrastructures et projets portés par le PDM, qui permettrait d'avoir une vision d'ensemble des actions envisagées.

Conformité à la réglementation

Le PDM propose un nombre important d'actions (73) et, conformément à l'article L1214-2 du code des transports, il aborde les 11 (+3) objectifs réglementaires d'un PDM, qui doivent permettre des évolutions sur les pratiques de déplacement et les mobilités. Le travail réalisé est complet et répond aux objectifs réglementaires. Quelques thématiques sont néanmoins partiellement traitées et font l'objet de remarques ci-après.

- Observatoire des accidents

Dans son 3° alinéa, l'article L1214-2 du Code des Transports dispose que le PDM vise à assurer l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel. En complément,

l'article R1214-3 précise que pour effectuer le suivi des accidents, il est mis en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel.

Le PDM, à travers l'action 2-D-2, prévoit de créer un observatoire du PDM traitant de toutes les mobilités et des données associées (dont l'accidentologie). L'action 1-E-2 prévoit de réaliser un bilan annuel sur l'accidentologie sans plus de précisions. Ainsi, si cette thématique n'est pas oubliée dans le PDM, elle doit cependant être approfondie notamment sur la méthodologie d'élaboration de la partie « accidents » du futur observatoire (collecte des données, géoréférencement, indicateurs de suivi, type d'actions à déployer…).

- Franchissement des passages à niveau

Dans son 9° alinéa, l'article L1214-2 du Code des Transports précise que le PDM vise l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire. Cet objectif est directement en lien avec l'objectif ci-dessus relatif à la sécurité des déplacements.

Pour répondre à cet objectif, une des actions de la fiche 4-A-2 du PDM vise à sécuriser les passages à niveau, sans toutefois que soient précisés la méthode et le contenu. Pour répondre aux attentes de la réglementation, il est nécessaire pour chaque passage à niveau, de croiser les enjeux de mobilité et de sécurité, et de proposer des mesures adaptées pour éviter toute situation délicate lors du franchissement des passages à niveau par les cyclistes, piétons ou véhicules de transport scolaire. Ce travail, bien avancé sur le PN49 qui est inscrit au programme de sécurisation national des passages à niveau, mérite d'être explicité dans le PDM.

- Infrastructures de recharge

Concernant les points de charge (actions 2-B-5 et 4-C-3), il serait utile que le PDM rappelle les obligations législatives pour :

  - le stationnement sur voirie communale (arrêté du 27 octobre 2023 pris en application de l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales) dont un pourcentage minimal de places de stationnement équipées ou pré-équipées de bornes de recharge électriques, doit être accessible aux PMR ;
  - les parcs de stationnement de plus de vingt emplacements gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public (article 64 de la LOM) qui doivent disposer d'au moins un point de recharge (par tranche de 20 places) pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, dont un situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.

- Volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons

L'article L1214-2-1 du code des transports dispose que ce volet est composé des itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes et définit :

  - les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial.
  - les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.

Bien que ces sujets soient abordés en divers endroits du PDM (figure 57 pour les itinéraires supra communaux, action 1-C-1 pour les itinéraires cyclables, 1-C-3 pour les zones de stationnement vélos et 2-C-1 pour les itinéraires et la signalétique piéton), il n'y a pas de synthèse sur cette thématique. Il aurait été intéressant de regrouper ces actions visant à la continuité des itinéraires (cyclables et piétons dont personnes à mobilité réduite) et à leur sécurisation (dont les traversées).

- Financement du PDM

L'article R1214-1 du code des transports dispose que le PDM est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Cette pièce est absente du PDM. Seul un coût général de 26 M€ / an (pour les coups partis) + 33 M€ / an (pour le scénario II) = 59 M€ / an est mentionné dans l'évaluation environnementale (paragraphe 4.1.3).

Le coût total très important par ailleurs (590 M€ sur 10 ans), n'est pas suffisamment détaillé (une ligne pour les TC, une pour le vélo et une pour les « dépenses variables »). Il convient d'avoir des estimations par action, de préciser le contenu des dépenses variables et d'indiquer si les moyens humains mobilisés pour ce PDM sont pris en compte.

- Suivi des actions

Des indicateurs de suivi sont proposés pour chacune des actions. Il conviendrait de les assortir d'une valeur initiale et d'une cible, qui permettront la réalisation d'une analyse à mi-parcours de la mise en œuvre du PDM.

De même, il est mentionné un phasage « court », « moyen » ou « long » terme par action, qui mériterait d'être précisé afin de correspondre à un « calendrier des décisions et réalisations des mesures de ses actions » comme demandé à l'article du R1214-2 du code des transports.

Évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du PDM estime les diminutions des émissions de Nox à – 70 %, de PM10 à – 44 %, de PM2.5 à – 52 % et de GES à – 41 % en 2035 par rapport à 2022.

Le PCAET d'Annemasse Agglo approuvé en 2016, fixait des réductions des émissions pour 2020. Pour les GES et les consommations énergétiques, il comprenait un objectif supplémentaire à l'horizon 2050 de baisse de respectivement – 56 % et – 38 %.

La Stratégie nationale bas-carbone cible pour les transports, des objectifs de réduction de GES de – 28 % en 2030 par rapport à 2015 et une décarbonation complète en 2050 (à l'exception du transport aérien domestique).

Avec ces différents horizons, il est difficile de dire si le PDM est compatible avec le PCAET ou s'il suit une trajectoire cohérente avec les engagements de la France. L'ajout d'une estimation se basant sur les mêmes périodes de référence aurait été un plus pour pouvoir procéder aux comparaisons entre les objectifs établis par ces documents.

Par ailleurs, bien que cela ne soit pas prévu dans les dispositions de l'article L.1214-1 du code des transports, il aurait été intéressant d'avoir une estimation de la baisse de la consommation énergétique suite à la mise en place des actions du PDM et de la comparer à celle prévue par le PCAET.

Enfin, conformément à l'article R1214-1 code des transports, l'évaluation des GES et l'évaluation des polluants atmosphériques générés par les déplacements sur Annemasse Agglomération doivent être faites au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé « budget carbone » a été adopté conformément à l'article L. 222-1 A du Code de l'environnement. Les budgets carbone les plus lointains en vigueur portant sur les périodes 2024-2028 et 2029-2033, les calculs devraient également intégrer les années 2026 et 2031.

Conclusion

Les objectifs généraux de ce PDM, notamment en termes de report modal, sont extrêmement ambitieux et le plan d'actions est très volontariste sur le développement des transports en commun et du vélo, comme l'atteste l'enveloppe financière mobilisée pour ces deux thématiques.

Au vu de l'objectif affiché de baisse de la part modale des transports individuels de 58 % à 42 % en 2035, il est également indispensable de réduire fortement la place de la voiture. Le PDM liste certaines actions qui vont dans ce sens comme le développement de zones de partage ou de zones à trafic limité, la réduction de l'offre de stationnement dans les centralités, la rationalisation du stationnement sur voirie, la réduction des vitesses sur les grands axes ou l'harmonisation des plans de circulation. Il mériterait d'être plus précis notamment sur la localisation de ces mesures.

De la même manière, il conviendrait que le PDM fixe des objectifs chiffrés par action. Ces indicateurs seraient propices au bon avancement du PDM en général et des actions de contrainte de la voiture en particulier. C'est pourquoi il apparaît nécessaire de compléter prioritairement le PDM sur ce point, en plus des autres remarques évoquées dans cet avis.

Enfin, il est rappelé que le PMGF doit s'engager, dès à présent, sur l'élaboration d'un PDM à l'échelle de son nouveau ressort territorial pour l'approuver avant le 1er juillet 2027.