REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la santé et des mobilités
Office cantonal des transports

DSM - OCT
DG
Case postale 271
1211 Genève 8

Pôle métropolitain du Genevois
Monsieur
Vincent Scattolin
Vice-président
15, avenue Emile Zola
FR-74100 Annemasse

N/réf. : 603346-2025

Genève, le 28 novembre 2025

Concerne : Plan de mobilité d'Annemasse Agglo 2025-2026 : consultation des personnes publiques associées (PPA)

Monsieur le Vice-président,

Nous vous remercions pour votre sollicitation relative à la consultation du plan de mobilité d'Annemasse Agglomération, dont nous avons pris connaissance avec une grande attention.

Tout d'abord, la qualité générale du document transmis mérite d'être relevée et participe à une prise de connaissance aisée des thématiques et des objectifs visés.

Les nombreux liens présentés entre les stratégies du plan de mobilité et celles du schéma de cohérence territoriale permettent de bien articuler les politiques d'urbanisation et de mobilité et ainsi afficher une cohérence d'ensemble.

L'intégration des infrastructures régionales et transfrontalières (Léman Express, tramway Genève–Annemasse, Voie verte d'agglomération) et la valorisation de leur rôle structurant dans les différents axes stratégiques composant le plan de mobilité sont à saluer car il s'agit d'un levier fondamental pour structurer une mobilité cohérente à l'échelle transfrontalière, en articulant les dynamiques locales avec les infrastructures d'intérêt régional, tout en favorisant une logique de complémentarité entre les territoires.

Cependant, concernant l'objectif poursuivi de modérer les trafics de transit sur le cœur d'agglomération, tout en assurant un contournement de l'agglomération, le déclassement hiérarchique envisagé de plusieurs rues de la commune d'Ambilly amène de facto à la concrétisation d'un contournement de l'agglomération d'Annemasse par le village de Puplinge. Les propositions énoncées dans le document soulèvent des interrogations sur la continuité des liaisons inter quartiers qui s'interrompent de manière abrupte à Ambilly. Le canton de Genève examinera avec attention les leviers à activer afin que la commune de Puplinge n'en supporte pas les nuisances, en envisageant par exemple la mise en cohérence de la hiérarchie de nos réseaux routiers respectifs, afin de limiter les flux frontaliers pendulaires.

Au-delà de ces problématiques territoriales concrètes, il pourrait être utile de mieux mettre en évidence la thématique que représente l'aménagement du territoire dans l'objectif de diminution des besoins de mobilité. En effet, la question de la proximité, en tant que moyen de réduire les besoins de déplacement et d'activer la ville des courtes distances, est peu abordée, alors que le renforcement du caractère multipolaire de l'agglomération et de la mixité (logements, emplois,

services et équipements) au sein des principales centralités urbaines et périurbaines sont des vecteurs de proximité, et donc de limitation des besoins de mobilité.

Cette articulation est d'autant plus pertinente qu'elle permet une déclinaison fine des mesures et actions en fonction de la typologie des espaces urbanisés, qu'il s'agisse des centralités urbaines denses comme Annemasse ou des communes périurbaines et rurales, permettant ainsi d'adapter les solutions de mobilité aux besoins spécifiques de chaque territoire, tout en consolidant une logique de complémentarité et d'équité territoriale sur l'agglomération.

À ce titre, il serait sans doute utile de mieux conceptualiser l'organisation multimodale entre les différentes catégories d'espaces urbanisés et de pôles territoriaux, à l'image de ce qui a été effectué dans le cadre de la Vision territoriale transfrontalière.

Pour exemple, il conviendrait d'intégrer une réflexion spécifique sur les vastes zones commerciales existantes du territoire, telles que celle du Mont-Blanc. Ces espaces concentrent des flux importants liés aux achats, souvent motorisés, et constituent des pôles d'emploi et d'attractivité majeurs. Une approche plus approfondie sur leur accessibilité, leur desserte en transports collectifs, et leur gestion du stationnement permettrait de mieux les intégrer dans la stratégie globale de mobilité durable.

Par ailleurs, la thématique des capacités de stationnement des futurs projets de l'agglomération annemassienne vise des objectifs clairs de diminution de l'offre en stationnement pour les véhicules motorisés. Cette normalisation constituera un moyen efficace de réglementer les capacités de stationnement des futurs programmes de logements et d'activités par l'intermédiaire de valeurs sectorielles plafonnées.

L'articulation de la diminution du stationnement des voitures doit également s'opérer avec le pendant en faveur du stationnement et des itinéraires vélos à l'échelle de l'agglomération. L'objectif C, sécuriser et faciliter les déplacements à vélo, s'inscrit parfaitement avec la vision d'une région transfrontalière cyclable englobant nos deux territoires et qui participera à diminuer les flux motorisés en traversée de nos douanes.

Nous saluons par ailleurs la prise en compte des enjeux de santé dans le plan de mobilité, qui constitue une orientation particulièrement pertinente. En intégrant les impacts de la mobilité sur la qualité de l'air, l'activité physique, et le bien-être des habitants, le document ouvre la voie à une approche plus intégrée des politiques publiques, où mobilité, urbanisme et santé convergent au service d'un cadre de vie plus durable.

Pour conclure, le niveau d'ambition élevé affiché, notamment en termes de mobilité responsable et de report modal, s'inscrit dans la dynamique du développement durable du Grand Genève. La déclinaison de cette ambition en objectifs chiffrés représente par ailleurs une réelle opportunité de pilotage stratégique, permettant de mesurer les progrès, d'ajuster les actions, et de mobiliser efficacement les acteurs autour de résultats concrets.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Vice-président, à l'expression de ma considération distinguée.

David Favre
Directeur général

Copie à : M. Sylvain Ferretti, Directeur général, Office de l'urbanisme
M. Antoine Low-Daoudal, Chef du service Etudes & Stratégies, Pôle métropolitain Genevois français