Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

MACHILLY

Maire
PPC

Feuillet n°

# DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

## SÉANCE ORDINAIRE DU 03 NOVEMBRE 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le 03 novembre à 19 heures 30, le Conseil Municipal, dûment convoqué, s'est réuni à la mairie de Machilly, en session ordinaire, sous la présidence de Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI, Maire.

Date de convocation et d'affichage : 28 octobre 2025

Membres en exercice : 15
Présents : 10
Absents : 5
Dont pouvoirs : 2
Suffrages exprimés : 12

Vote pour : 12
Vote contre : 0
Abstention : 0

**Conseillers présents :** STEHLE Gérard, BEGUIN Eve, DEREMBLE Grégory, WILLEN Benjamin, LA ROSA Fabrice, METZGER Céline, MARTIN Jean-Pascal, WILSON Juliet, PETIT Alain

**Conseillers ayant donné procuration :** FATTIER Stève à Mme la Maire, ANSELMETTI Nathalie à BEGUIN Eve

**Conseillère excusée :** CENCI Gaëlle

**Conseillers absents :** BLANCHARD Patrice, LIVESI Patricia

Mme Eve BEGUIN est désignée par le Conseil Municipal en qualité de secrétaire de séance.

***DÉLIBÉRATION n° 2025_1111* : avis de la commune de Machilly sur le projet de Plan de Mobilité 2025-20235 d'Annemasse Les Voirons Agglomération – phase arrêt**

*5.7 - Intercommunalité*

*Vu* la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (Loi LOM), plus particulièrement l'article 16 transformant les Plans de Déplacements Urbains en Plans de Mobilité et renforçant les objectifs en termes de mobilité solidaire, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de limitation de l'étalement urbain et de développement des mobilités partagées et actives, logistique et mobilités scolaires ;

*Vu* les articles 103 à 141 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, comportant plusieurs mesures visant à inciter au report modal, décarboner les transports et améliorer le transport de marchandises ;



Ref. 201 524 Berger-Levrault (1309)

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

MACHILLY

Maire
PPC

ANNEE 2025
Feuillet n°

*Vu* le Code Général des Collectivités Territoriales ;

*Vu* le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 et suivants, ainsi que ses articles R.1214-1 et suivants relatifs aux plans de mobilité ;

*Vu* le Code de l'urbanisme et son article L. 122-6, ainsi que ses articles L.131-1 à L.131-10 relatifs aux obligations de compatibilité et de prise en compte pour les documents d'urbanisme ;

*Vu* la délibération n°CC_2023_0048 en date du 26 avril 2023 portant prescription de l'élaboration du Plan de Mobilité d'Annemasse Agglomération ;

Madame la Maire rappelle qu'Annemasse Agglo s'était doté d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 26 février 2014 pour une durée de 10 ans. La loi d'orientation des mobilités (loi LOM) du 24 décembre 2019 a transformé les PDU en Plan de Mobilité (PDM). Le conseil communautaire d'Annemasse Agglo par délibération en date du 26 avril 2023 a décidé de prescrire l'élaboration de son PDM pour la période 2025 à 2035.

Le Plan de Mobilité doit écrire la politique de mobilité à l'horizon des dix prochaines années à l'échelle de l'agglomération. Son objectif global est de tendre vers des déplacements plus sobres, plus actifs, plus partagés et d'effectuer une transition en incitant à moins et mieux se déplacer tout en s'assurant de garder un territoire attractif. Une évaluation du document à mi-parcours est obligatoire.

Le PDM est également un outil de programmation. Il définit un plan d'actions et prévoit ses modalités de mise en œuvre et de financement. Il doit également comporter le calendrier des décisions et des réalisations des mesures prévues.
Ce document comporte également deux annexes obligatoires : l'une traitant de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et l'autre portant sur l'évaluation environnementale du projet.

Afin de répondre aux 11 objectifs fixés par l'article L1214-1 du Code des transports, le PDM propose une stratégie basée sur 5 items phares en lien avec les enjeux propres au territoire :

- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- L'amélioration du réseau principal de voirie dans l'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale notamment l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires.

Conformément à la règlementation, une large concertation a eu lieu ; parmi les observations revenues à plusieurs reprises on note les conséquences de l'utilisation de la voiture (vitesse, densité du trafic) ou son impact sur l'environnement (pollution de l'air, nuisances sonores), les conflits entre usagers de l'espace public, la dégradation des conditions de circulation, le besoin d'améliorer les transports collectifs, de développer les réseaux alternatifs ou la nécessité de redonner une vraie place aux modes actifs tout en rationalisant l'usage de la voiture.

A l'issue de la phase de diagnostic du territoire, 4 enjeux ont été construits et validés :

- **Enjeux 1 : réduire et optimiser les déplacements**

Le poids de la mobilité, et particulièrement de l'usage individuel de la voiture, sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), lesquels influent sur le changement climatique, est élevé.
Le PDM se doit d'agir pour réduire ces émissions en développant des solutions plus sobres, optimisées ou en utilisant des énergies alternatives.
Les modes de déplacement non motorisés (marche, vélo, etc.), ceux ayant recours à des énergies générant peu de GES (véhicules électriques) ou ceux optimisant les usages des moteurs thermiques (transports en commun, covoiturage, autopartage) seront favorisés.
Il y aura également une politique d'aménagement du territoire liant urbanisme et mobilité afin de réduire les distances parcourues et éviter le recours systématique à la voiture.

- **Enjeux 2 : provoquer des changements de comportement**

Pour atteindre les objectifs de réduction de GES il faudra conjuguer plusieurs politiques publiques à savoir :

- L'incitation à un report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement moins émissifs par les aménagements ou la sensibilisation,
- L'accompagnement à une mutation de la composition du parc automobile par la communication et la pédagogie.

Pour ce faire il faudra mettre en œuvre les conditions favorables à l'évolution de la motorisation des ménages, l'utilisation des modes de déplacements peu émissifs, voire l'utilisation de la voiture autrement.

- **Enjeux 3 : hiérarchiser et adapter les modes au territoire**

La diversité territoriale d'Annemasse Agglo induit des problématiques et enjeux de déplacement différents.
Dans les cœurs urbains les enjeux majeurs se concentrent plutôt autour de la démotorisation, des mobilités actives et des transports en commun urbains.
Dans le périurbain c'est le partage de véhicule particulier, la décarbonation des motorisations et l'intermodalité vers des transports collectifs qui permettraient d'apporter des solutions adaptées.
Des actions sont à mener pour augmenter le choix de modes de transport entre l'Agglo et ses territoires voisins en favorisant les déplacements en train, en car, en covoiturage, à vélo.

- **Enjeux 4 : proposer et garantir une mobilité pour tous**

La mobilité est un facteur nécessaire à l'insertion sociale. C'est aussi une condition pour le développement de certaines activités économiques et des échanges matériels. Le plan de mobilité a pour ambition de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général.

Une stratégie a été élaborée en fonction des enjeux stratégiques, qui repose sur l'incitation de chaque habitant à changer ses comportements de mobilité vers des pratiques de mobilités plus durables.
Plusieurs scenarii ont été élaborés et travaillés en COPIL. C'est le scenario intitulé « Trajectoire climat » qui a été retenu, il tend vers les objectifs de la Charte de Grand Genève en transition.
Ce scenario fixe comme objectif :

- 42.2% pour les transports individuels motorisés
- 16.1 % pour les transports en communs



Ref. 201 524 Berger-Levrault (1309)

- 29.4% pour la marche à pied
- 10.0% pour le vélo
- 2.3% pour les autres modes

Ce scenario s'appuie sur :

- Une très forte augmentation des déplacements à vélo avec un objectif de 10% de parts modales (contre 2% actuellement) soit 40 000 déplacements quotidiens. Cet effort est attendu dans le cœur de l'agglomération, secteur géographique très favorable à l'usage du vélo (déplacements de moins de 5km, avec une topographie faible) avec 33 000 déplacements quotidiens. Cette ambition s'appuie sur la réussite de la voie verte et sur la mise en place du Schéma Directeur Cyclable qui permettra d'atteindre cette part modale ;
- Un travail sur l'attractivité et l'accessibilité du réseau de transports en commun – accroître et optimiser le réseau, poursuivre la mise en accessibilité PMR, améliorer l'offre TAD, optimiser le réseau de transport scolaire, privilégier l'urbanisme à proximité des réseaux de transports, favoriser l'intermodalité, communiquer et valoriser…- qui fait évoluer la part modale des transports collectifs de 10.9% en 2022 à 16% pour 2035.

Un programme d'actions a ensuite été élaboré pour répondre aux 4 enjeux et mettre en œuvre la stratégie de mobilité.
Ce plan d'actions porte à la fois sur les solutions de mobilité des personnes mais aussi des biens en lien avec de multiples partenaires institutionnels (communes, Département, Région, PMGF, canton de Genève, etc.) et gestionnaires (TP2A, SNCF, CFF, ATMB, …)

Un plan de 73 fiches actions a été conçu :

- 16 sur les transports collectifs,
- 10 sur les modes actifs,
- 8 sur les nouvelles mobilités
- 11 sur le transport individuel motorisé
- 16 sur la logistique et les marchandises
- 4 sur le stationnement
- 4 sur l'accessibilité
- 4 sur sa mise en œuvre et son suivi

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement, le PDM a fait l'objet d'une évaluation environnementale qui a fait l'objet d'un rapport comprenant :

- Une analyse de l'état initial de l'environnement ;
- L'analyse de l'articulation avec les documents cadre (SCoT, PCAET, SRADDET) ;
- Une évaluation des incidences du projet sur l'environnement ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation envisagées ;
- La justification des choix effectués et la manière dont l'environnement a été intégré à la démarche d'élaboration du PDM ;
- Des indicateurs pour permettre le suivi de la mise en œuvre du PDM et de ses impacts potentiels sur l'environnement ;
- Un résumé non technique.

L'évaluation environnementale a accompagné la réalisation du PDM à chaque étape et a constitué un outil d'aide à la décision. Les résultats ont notamment été présentés en COPIL ou lors des rencontres communales.

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

MACHILLY

Maire
PPC

Feuillet n°

Le Plan de mobilité accompagné des avis des personnes publiques consultées – dont les Conseils municipaux, le Département, la Région, les autorités organisatrices de la mobilité, les autorités de l'Etat- sera soumis à une enquête publique.
Une fois celle-ci réalisée, le PDM sera approuvé par le Pôle Métropolitain du Genevois Français.

La commission municipale « Aménagement des espaces publics et mobilité » de Machilly a été associée à ce projet et a travaillé sur les différents items dont notamment les fiches actions et les normes de stationnement.

Madame la Maire donne lecture du projet d'avis de la commune de Machilly qui :
- Approuve l'analyse et la stratégie adoptée ;
- Approuve les fiches du plan d'actions accompagnées des remarques formulées par la collectivité ;
- Renvoie à des recommandations techniques afin d'uniformiser les documents mis à la consultation.

**Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité, par douze voix pour :**

- **Emet** un avis favorable sur le Plan de Mobilité d'Annemasse Agglomération 2025-2035 phase arrêt et les différentes annexes qui le constitue ;

- **Demande** à ce que les remarques formulées dans l'avis communal joint en annexe et notamment au sujet des fiches du plan d'action soient prises en compte ;

- **Charge** Madame la Maire de transmettre cet avis à Monsieur le Président d'Annemasse Les Voirons Agglomération.

*Ainsi délibéré, le 03 novembre 2025*

La secrétaire de séance,

Eve BEGUIN

La Maire,

Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI

« Certifié exécutoire »
Télétransmis le : 10 NOV. 2025
Publié ou notifié le : 10 NOV. 2025
La responsable administrative des services
Anne DUCRETTET

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir auprès du tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de l'obtention de ce caractère exécutoire. Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site Internet* ***www.telerecours.fr***

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

MACHILLY

# Plan de Mobilité 2025-2035 d'Annemasse Agglomération – Phase d'arrêt
# Consultation des Personnes Publiques Associées
# Avis communal de Machilly

31 octobre 2025

*Référente : Service urbanisme*

Le Conseil communautaire d'Annemasse Agglo par délibération du 26 avril 2023 a prescrit l'élaboration de son Plan de Mobilité (PDM) pour la période 2025 à 2035. A l'horizon des dix prochaines années, la politique de mobilité pour l'Agglomération tend vers des déplacements plus sobres, plus actifs et multimodaux. Elle ouvre également une transition en incitant à moins et mieux se déplacer tout en s'assurant de garder un territoire attractif. Le diagnostic du territoire a fait émerger quatre enjeux construits et validés :

- Enjeu 1 : Réduire et optimiser les déplacements
- Enjeu 2 : Provoquer des changements de comportement
- Enjeu 3 : Hiérarchiser et adapter les modes au territoire
- Enjeu 4 : Proposer et garantir une mobilité pour tous

La stratégie votée pour répondre à ces enjeux met en place un scenario « Trajectoire climat » qui tend vers les objectifs de la Charte de Grand Genève en transition et décline les parts modales de la façon suivante :

- 42.2% pour les transports individuels motorisés
- 16.1 % pour les transports en communs
- 29.4% pour la marche à pied
- 10.0% pour le vélo
- 2.3% pour les autres modes

Également outil de programmation, le PDM définit un plan d'actions et prévoit ses modalités de mise en œuvre et de financement qui repose sur 73 fiches détaillées.

Aujourd'hui dans sa phase d'arrêt, la Commune de Machilly est sollicitée en tant que personne publique associée à la construction du document stratégique pour rendre son avis sur le Plan de Mobilité. Cet avis est décliné ci-après.

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

Concernant l'analyse thématique des différents modes,
Machilly a la chance de pouvoir compter une gare du Léman Express en son territoire et sa fréquentation illustre le besoin d'accès à ce service. Cela ne suffit néanmoins pas à répondre au besoin de cadencement au vu de la saturation des rames en heures de pointe. L'augmentation des passages en heure creuse constitue une étape importante avant la mise en circulation des trains à étages prévue en 2032. Cette mesure répond également aux besoins de déplacement pour les loisirs (2e motif de déplacement), faisant le lien avec le Plan d'accès aux espaces naturels auquel Machilly prend part. La cohérence et les meilleures correspondances du réseau de lignes urbaines et ferroviaires sont attendues par les usagers et la Commune appuie cette orientation inscrite au PDM afin de diminuer au maximum les obstacles à l'utilisation des transports en commun au quotidien.

La Commune porte actuellement plusieurs projets pour mettre en valeur les modes actifs et le Plan de Mobilité illustre bien cette volonté. Si la Commune, par sa typologie « village », ne peut aménager des trottoirs à chaque rue, l'enjeu de sécurisation des usagers reste primordial. De même que pour le vélo, la continuité cyclable est un levier important de la mise en œuvre des objectifs du PDM. La hiérarchisation du réseau viaire, le schéma directeur cyclable et les autres mesures du plan d'action y participent.

La sécurité et les déplacements motorisés sont un enjeu de sécurité et d'ordre public qui ressort rapidement lors d'échanges avec les usagers. L'augmentation des cyclistes, vulnérables face aux véhicules plus lourds donne encore plus d'importance au partage des voiries et au vivre ensemble. Le respect du code de la route et la chasse aux comportements dangereux des automobilistes (téléphone au volant, consommation de protoxyde d'azote, etc.) sont également à mettre en exergue dans les communications et la pédagogie diffusées afin de ne pas déplacer la responsabilité sur l'usager le plus vulnérable.

Le PDM gagnerait en clarté en intégrant une explication sur l'état de la réglementation nationale de la ZFE et le positionnement au niveau local vis-à-vis de cet outil. En effet, malgré l'annulation de l'obligation de mise en place de ZFE, l'Agglomération conserve la volonté de mettre en place une ZFE-m afin d'améliorer la qualité de l'air et du cadre de vie des habitants.

Machilly est favorable au plan de circulation qui rendent plus difficiles et moins rapide les « shunts ». En effet, ces raccourcis s'effectuent sur des voiries qui ne sont pas aménagées ni calibrées pour recevoir ce trafic de report. C'est une mesure qui peut diminuer encore la durée d'un trajet entre un déplacement en transport individuel motorisé (TIM) ou en mode actif, ce qui favorise la pratique de ces derniers.

Les nouvelles mobilités semblent représenter les plus importantes difficultés de mise en œuvre en raison du changement de comportements qu'elles demandent. Le ratio investissement/bénéfice sera à prendre en compte lors de la priorisation des moyens à allouer.

A propos du stationnement, les éléments techniques présentés par le PDM correspondent aux échanges techniques et politiques. La Commune abonde dans ce sens. Les règlementations plus strictes ne seront appliquées qu'au fur et à mesure de l'offre alternative. C'est en travaillant de concert que le changement de mobilité pourra réellement se faire. Véritable

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

changement de paradigme, l'approche du PDM d'harmoniser les pratiques et de proposer une stratégie forte - tout en présentant une lecture fine des usages différenciés entre le cœur d'agglomération et les deux couronnes successives - montre une volonté de s'adapter au territoire le plus justement possible.

La participation de Machilly à la Charte InterLUD+ marque déjà l'engagement de la Commune dans les enjeux de logistique à mettre en œuvre et illustre notre volonté de poursuivre cet effort collectif.

A propos de la stratégie,
Fort des enjeux territoriaux identifiés, la stratégie de mobilité choisie s'est portée sur le scénario dit II bis de la Trajectoire climat. Cela nous permet de continuer les efforts entreprit dans le PDU de 2014 (aux résultats honorables) tout en remettant en question ce qui n'a pas fonctionné, en retravaillant les priorités et surtout en s'engageant un peu plus dans l'adaptation de nos territoires face au changement climatique. Cette ambition à laquelle souscrit pleinement la Commune de Machilly correspond à nos enjeux collectifs de territoire.

La méthodologie choisie et notamment la prise en compte des comportements non homogènes des habitants qui évoluent avec le cycle de vie, la diversité de typologie de Communes du territoire, ainsi que l'approche par objectif de mobilité (et non par mode de déplacement), illustre notre connaissance pratique des comportements de déplacement, des besoins différenciés du territoire et nous amène vers une approche systémique de la mobilité dont nous avons besoin.

De façon plus précise sur les fiches du plan d'actions,
Enjeux 1 : réduire et optimiser les déplacements

- Fiche A-1 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée.

Machilly s'inscrit pleinement dans la démarche de limitation de la consommation foncière et l'étalement urbain. La loi dite ZAN de juillet 2023 nous impose des avancées plus franches pour répondre à ces enjeux particulièrement forts dans notre région et la stratégie foncière commune des douze territoires d'Annemasse Agglo illustre cette volonté, tout comme la création du PAEN. Paradoxe et complexité de l'aménagement du territoire, il nous faudra être particulièrement vigilant aux contradictions que pourraient apporter la mise en œuvre conjointe de cette mesure avec les actions D-4 et E-6 de ce même enjeu, respectivement Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air et Réduire l'exposition aux bruits des populations environnantes. En effet, la densification des habitats et activités autour des mêmes axes desservit par les transports en commun est un objectif noble que la Commune partage mais peu d'axes sont uniquement desservis par les transports en commun. Cela a donc pour conséquence de rapprocher les populations des nuisances de bruit et de pollution. La décarbonation progressive du matériel roulant permettra certes de diminuer les externalités négatives des TC mais les véhicules motorisés resteront source de nuisances. L'aménagement et la sécurisation de ces voiries sera donc complexe.

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

S²LO Avis communal

- Fiche A-2 : Apaiser les circulations dans les zones denses et les villages/hameaux.

Machilly, via ses politiques publics d'aménagement en cours et notamment son projet de requalification du centre, souscrit complètement à la démarche. L'harmonisation des plans de circulation (fiche C-3 du 3e enjeu) doit rendre possible ces aménagements.

- Fiche A-3 : Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé à travers la mise en place d'un guide liant mobilité et espaces publics/privé.

La Commune soutient pleinement cette mesure. La perméabilité des quartiers et des îlots s'est raréfiée et une vision unique à l'échelle du programme peut encore engendrer des erreurs. Machilly porte également le projet d'aménager les perméabilités d'usage et de réouvrir certains chemins ruraux, grignotés par l'urbanisme. La végétalisation de ces espaces permettra également de lutter contre les îlots de chaleur. Enfin, cette action constitue une base solide pour parvenir à la mise en œuvre des actions B-1 et B-2 du même enjeu qui cherche à Réduire les trajets d'accompagnement scolaires et de loisirs. Néanmoins, dans un contexte où la production de nouveau quartier est moins fréquente, cette action pourra être rendue difficile dans le réaménagement de la ville et du bâti existant qu'il sera complexe de modifier pour réintroduire une perméabilité dans des lieux déjà clos.

- Fiches B-1 et B-2 : Réduire les trajets d'accompagnement scolaires et de loisirs.

Comme mentionné à l'instant, la Commune appui ces objectifs. Il est clair que la perméabilité/marchabilité/cyclabilité de nos espaces urbains dépend d'aménagements qui sécurisent et encourage les déplacements hors TIM des plus vulnérables. Les élus émettent néanmoins un doute sur la mise en œuvre de ces objectifs. Si le réaménagement des espaces publics encouragera un changement de comportement, le déplacement repose in fine sur la confiance des parents dans la sécurisation des trajets. Une récente étude du bureau de recherche 6t montre que la voiture est vue comme le transport le plus sécurisé ce qui a également comme conséquence la diminution de l'autonomie des enfants. Les partenariats avec les établissements scolaires et les associations/clubs sportifs seront sûrement un appui supplémentaire à cette volonté politique. La modification et la sécurisation des trajets avec un report modal sera certainement une étape avant leur diminution.

- Fiche B-4 : Optimiser le stationnement par une politique incitative.

Machilly et l'Agglomération étudient la faisabilité d'une extension du P+R proche de la gare en raison de la saturation de ce dernier. La Commune souhaite donc souligner que certains P+R ne sont pas exploités à 100% de leur potentiel. Nous nous interrogeons alors sur le devenir de ces espaces disponibles aux P+R Jean-Monnet et Altéa. Ces espaces artificialisés pour lesquels des mesures compensatoires ont dû être mise en place vont-ils trouvés une nouvelle vocation, même temporaire ? Des études sont-elles en cours pour comprendre les erreurs effectuées dans nos prises de décisions ?

Quant à la tarification résidentielle du stationnement sur voirie (et donc public), la Commune souhaite connaître les effets de sa mise en place. Existe-t-il une véritable diminution de l'équipement automobile ou s'agit-il d'un report sur les Communes voisines n'ayant pas mis en place cette pratique ; voire un sentiment de « payer le droit » par les usagers qui auraient plutôt l'effet de soutenir l'équipement de véhicule motorisé ?

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

- Fiche C-3 : Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos.

Machilly approuve cette mesure : si le stationnement à destination est un point clef pour les transports individuels motorisés, cela s'applique tout autant pour les cycles. Le stationnement vélo doit être adapté à la durée afin d'offrir un service adéquat et sécurisé.

- Fiche C-4 : Accroître et optimiser l'offre de service et la pratique.

Une des actions prévues au PDM s'adresse spécifiquement aux aînés. Si la Commune y est bien sûr favorable, elle s'interroge sur le public cible. Le déplacement des séniors à vélo est-il un levier conséquent pour notre territoire ?

- Fiche C-5 : Améliorer l'environnement vélo.

Machilly prend acte de cette mesure incontournable. Sa mise en œuvre ne devra pas étouffer les autres volets de « l'écosystème vélo » (la formation, le jalonnement du réseau, la communication etc.) tout aussi capital pour créer la culture vélo. La localisation des bornes devra être questionnée eu égard aux dégradations rapides des premières expérimentations.

- Fiche D-1 : Développer une politique de covoiturage.

La Commune s'inscrit dans cet objectif de réduire l'autosolisme. Elle est d'avis que le dispositif numérique d'information et de communication soi~~ent~~ mutualisé avec une application existante afin de ne pas ajouter un énième support qui freinerait son usage.

- Fiche D-3 : Promouvoir l'autopartage.

De nombreuses questions juridiques et assurantielles font parties des obstacles à la pratique. L'autopartage, encore timide dans notre région, nécessite des campagnes de pédagogie accrues.

Enjeu 2 : Provoquer des changements de comportement

- Fiche B-4 : Implanter des casiers/consignes en pied d'immeubles.

La Commune de Machilly salue la réflexion sur la maîtrise des livraisons aux particuliers. Il en va du désengorgement des agences postales communales, aujourd'hui réel enjeu de service public. Le e-commerce et ses changements de consommation entraîne une augmentation des colis qui nous oblige à revoir nos aménagements. Les consignes en pied d'immeubles ou proche de commerces répondent à la fois à la diminution des déplacements, au changement de comportement et à une problématique grandissante pour les services communaux. L'entreprise de la Poste doit faire partie des partenaires d'une telle action.

- Fiche B-6 : Octroyer des avantages compétitifs aux véhicules faiblement émissifs.

Si la Commune souhaite évidemment encourager le renouvellement des flottes vers des véhicules moins émissifs, cette pratique pourrait apporter plus de désagréments que d'avantages pour les gestionnaires de voiries. En effet, il sera difficile de faire comprendre au grand public que des règles particulières s'appliqueront à certains véhicules de logistique. Cela pourrait contribuer à plus de frustration que d'incitation positive aux changements pour les entreprises. Le travail en cours sur la gestion et les espaces de livraison semble être porteur de meilleurs résultats pour tous les partenaires.

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

- Fiche D-3 : Communiquer sur les indicateurs de mobilité.

Les élus de Machilly sont favorables à l'instauration du suivi des indicateurs. La fréquence annuelle de la communication, à partir de l'approbation du PDM, semble néanmoins utopiste au vu de la diversité des indicateurs à mettre en œuvre et du nombre de partenaires à solliciter. Une première communication à deux ou trois ans d'application du document semble plus réaliste.

Enjeu 3 : Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque territoire

- Fiche A-1 : Structurer le réseau de transport du nouveau périmètre de l'AOM.

Afin de mieux se déplacer au sein d'un bassin de vie et d'emploi, Machilly salue la volonté de développer les liaisons et les cohérences avec les EPCI les plus proches. En tant que Commune limitrophe de Thonon-Agglomération et particulièrement des Communes de Loisin et Bons-en-Chablais, les discontinuités de nos réseaux sont également des obstacles à la mobilité et aux changements de comportements.

- Fiche C-1 : Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales.

Nous signalons un point de vigilance à apporter sur la cartographie illustrant les mesures. En effet, il était convenu que le tronçon de la RD1 de la route de Moniaz soit hiérarchisé en « desserte locale » (légende en blanc). Cela harmonise le traitement de la voirie dans son ensemble et laisse la possibilité de réaliser des aménagements d'apaisement et d'entrée d'agglomération, déjà à l'étude au sein de la Commune.

Enjeu 4 : Proposer et garantir une mobilité pour tous

- Fiche A-2 : Améliorer et sécuriser le réseau ferroviaire.

Machilly salue cet objectif. Le réseau ferroviaire, levier important du changement de comportement dans les mobilités, nécessite notamment des améliorations de cadencement. Quant à la sécurité, il s'agit d'un enjeu majeur qui doit faire l'objet de réflexions en amont avant que n'arrive des accidents graves. Le lien avec la SNCF, acteur majeur de cette mesure, est primordial et doit être plus fréquent.

- Fiche A-3 : Prendre en compte les grands projets d'infrastructures en cours.

Malgré l'intégration de la fin de gratuité du tronçon Annemasse/Saint-Julien dans le PDM, Machilly réaffirme sa posture en défaveur de ce projet. Les conséquences de report de trafic sur des voiries au gabarit inadéquat et non aménagées pour recevoir de tels flux vont à l'encontre des éléments mis en place dans ce Plan de Mobilité.
Le projet autoroutier de l'A412 pourrait également engendrer un report de trafic sur la Commune et notamment la route de Moniaz. La mise en œuvre du Schéma directeur cyclable et de la hiérarchisation du réseau sur ce tronçon intercommunal pourraient être mis à mal. Machilly sollicite donc un accompagnement soutenu d'Annemasse Agglo afin que les aménagements viaires et cyclables répondent aux besoins des usagers et soient suffisamment sécurisés.

Concernant l'évaluation environnementale, la Commune de Machilly prend acte des éléments apportés et salue la méthodologie itérative ayant permis les ajustements et prise en

Envoyé en préfecture le 10/11/2025
Reçu en préfecture le 10/11/2025
Publié le 10/11/2025
ID : 074-217401587-20251103-D2025_1111-DE

considération qui ont permis l'enrichissement de ce Plan de mobilité. Le lien clair entre les conseils fournit et le plan d'action nous impose de rester vigilant sur la mise en œuvre.

A propos de l'accessibilité Machilly prend acte des éléments la concernant. Le PAVE approuvé en 2010 nécessiterait effectivement une révision. La zone présentant le plus d'obstacle à l'accessibilité étant le franchissement du passage à niveau. Si un diagnostic sécurité a été rendu, la Commune demande le soutien d'Annemasse Agglo dans les différents projets qui bordent ce PN 57 (ViaRhôna, requalification du centre, traversées piétonnes, etc.) afin d'engager des études avec la SNCF.

Au sujet de la forme des documents

Les fiches du plan d'action reprennent l'ensemble des actions créées par la Charte InterLUD+ sur le volet des marchandises et des livraisons. Néanmoins, la dénomination de la Charte « InterLUD+ » n'apparait pas. Or, compte tenu du travail et l'investissement fournit par tous les acteurs, il apparaît important d'y faire référence nommément.

Enfin, dans une recherche d'uniformisation des documents soumis à consultation, plusieurs éléments ont été soulevé. Ces commentaires purement techniques sont inscrits directement sur les documents envoyés avec le présent avis.

Le Conseil municipal donne donc un **avis favorable** aux différents documents constitutifs du Plan de Mobilité. Durant la mise en œuvre, il se réserve le droit de demander des modifications à la marge sur des détails qui auraient pu lui échapper lors de cette consultation.

Pour servir et valoir ce que de droit.

La Maire,

Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI