



RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Plan de Mobilité de l'agglomération annemassienne

Enquête publique

du lundi 22 décembre 2025 - 09h00 au mardi 20 janvier 2026 - 17h00

Projet d'élaboration du
Plan de Mobilité d'ANNEMASSE AGGLOMÉRATION
TA N° E 25000274/38

RAPPORT

de la commission d'enquête composée de :

SARTORI Ange - Président

MISCIOSCIA Dominique, LAROCHE Thomas,

Membres titulaires

19 février 2026

SOMMAIRE

1. CADRE DU PROJET DE PDM D'ANNEMASSE AGGLOMERATION		
1.1	Objet et finalité de l'enquête publique	P. 4
1.2	Éléments du contexte juridique et territorial du projet	p. 4
1.3	Éléments du contexte géoéconomique et environnemental du projet	p. 5
1.4	Les motivations du porteur du projet	p. 6
2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE		
2.1	Modalités d'organisation de l'enquête	p. 7
2.2	Composition du dossier mis à l'enquête	p. 8
2.3	Déroulement de l'enquête	p. 9
2.4	Participation du public à l'enquête	p. 9
3. LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE		
3.1	Bilan de la concertation du public préalable au projet	p. 11
3.2	Du PDU au PDM	p. 13
3.3	Compatibilité du PDM avec les enjeux révélés dans le bilan du PDU 2014 et du diagnostic territorial	p. 14
4. CONSULTATIONS REGLEMENTAIRES PREALABLES		
4.1	Les Personnes Publiques Associées (PPA) et/ou consultées (PPC)	p. 19
4.2	Les Communes au titre de l'avis simple	p. 23
4.3	Contribution de la commune suisse de Présinge reçu par courrier	p. 26
4.4	Saisine de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale	p. 28
5. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC		
5.1	Méthodologie du classement des contributions	p. 32
5.2	Observations du public par thèmes, réponses du porteur du projet et appréciations de la CE	p. 33
5.3	Sensibilisations de la CE au porteur du projet	p. 59

TABLE DES SIGLES

Liste des acronymes utilisés dans ce rapport

AE	Autorité Environnementale
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AuRA	Région Auvergne Rhône Alpes
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CASMB	Chambre d'Agriculture Savoie Mont Blanc
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CD74	Conseil Départemental de la Haute-Savoie
CE	Commission d'Enquête
DDT	Direction Départementale des Territoires
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSP	Délégation de Service Public
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
MaaS	Mobilité Servielle
MO	Maître d'Ouvrage
MRAe	Mission Régionale d'Autorité Environnementale
PCAET	Plan Climat-Air-Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PDM	Plan De Mobilité
PEM	Pôles d'Échange Multimodaux
PPA	Personnes Publiques Associées
PPC	Personnes Publiques Consultées
SDC	Schéma Directeur Cyclable
SERM	Services Express Régionaux Métropolitains
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
TCSP	Transport Collectif en Site Propre
TVB	Trame Verte et Bleue
ZFE	Zones à Faible Emission mobilité

1. CADRE DU PROJET DE PDM D'ANNEMASSE AGGLO

1.1 Objet et finalité de l'enquête publique

La présente enquête publique porte sur le projet d'élaboration du Plan de mobilité d'Annemasse agglomération engagée par :

- Décision n°E25000274/38 du Tribunal administratif de Grenoble désignant une commission d'enquête, composée de M. Ange SARTORI en qualité de président, de MM. Thomas LAROCHE et Dominique MISCIOSCIA en qualité de commissaires enquêteurs et de M. Philippe NIVELLE en qualité de commissaire enquêteur suppléant.
- Arrêté n°2025-AOM-01 de M. le Président du Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF) en date du 1^{er} décembre 2025 ordonnant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet du Plan de mobilité d'Annemasse agglomération.

L'enquête publique a pour finalité :

- D'assurer la participation et l'information du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement et mentionnées à l'article L.123-2 du Code de l'environnement ;
- De permettre au Maître d'Ouvrage (MO) d'être informé des observations du public ainsi que de celles de la Commission d'enquête (CE), afin d'amender éventuellement son projet avant approbation.

1.2 Eléments du contexte juridique et territorial du projet

Le Plan De Mobilité (PDM) est obligatoire pour les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) incluses dans une agglomération de plus de 100 000 habitants.

Il relève de l'article L.1214-2 du Code des transports qui précise notamment que :

- « Le PDM détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Le PDM vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air, la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »

En lien avec les enjeux propres au territoire, Annemasse Agglomération a choisi 5 items phares à approfondir, sur les 11 items obligatoires de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 qui seront étudiés :

- 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, et ainsi faire une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et les mesures d'information sur la circulation ;
- 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.

1.3 Eléments du contexte géoéconomique et environnemental du projet

- Limitrophe du canton de Genève, Annemasse Agglomération, intercommunalité composée de 12 communes, fait partie du bassin de vie transfrontalier du Grand Genève, qui regroupe plus d'un million d'habitants.
- Cette appartenance confère à cette intercommunalité une forte attractivité économique et résidentielle qui favorise les échanges transfrontaliers et le développement économique, mais engendre également des défis liés à la gestion des flux de mobilité et des disparités territoriales.
- Son territoire a connu une transformation radicale de sa physionomie urbaine au cours des 50 dernières années. En passant de 182 hectares en 1945 à plus de 1 400 ha en 2015, la superficie de l'enveloppe urbaine d'Annemasse Agglo a été multipliée par 8 entre 1945 et 2015, sous l'effet du développement.
- Outre sa situation géographique stratégique par rapport à Genève et aux axes autoroutiers, le territoire séduit également par son caractère à la fois urbain et rural, qui offre à ses habitants un cadre de vie agréable.
- Il présente une distinction Est/Ouest : l'Est conserve une physionomie rurale, avec une tendance au développement de résidences individuelles, alors que l'Ouest est fortement marqué par la masse urbaine qui a tendance à s'étaler le long des principaux des axes de déplacement.
- Globalement, le territoire comporte une surface équivalente entre enveloppe urbaine, espace agricole et espace boisé. Il est marqué par son relief et sa géologie, avec trois entités principales : les massifs montagneux du Salève, des Voirons, et la grande plaine du bassin genevois.
- Sur ce socle, l'agglomération présente une alternance de zones agricoles plus ou moins vallonnées, de coteaux, de bosquets et de zones humides. Cette diversité de milieux s'explique par des facteurs géographiques et climatiques, mais aussi par sa gestion anthropique et notamment par l'agriculture.
- En 2022, la population d'Annemasse Agglomération s'élevait à plus de 103 500 habitants, avec une croissance annuelle de 2,3 %. Cette augmentation démographique s'accompagne à la fois d'une densification du cadre bâti et d'un étalement urbain, ainsi que d'une hausse constante des déplacements.
- Le territoire connaît une augmentation significative des déplacements, avec 328 000 trajets quotidiens, dont 70 % sont internes à l'agglomération. Les déplacements domicile-travail représentent 25 % des trajets, suivis par les déplacements liés aux achats et aux accompagnements (18 % chacun). Cette augmentation contribue à l'émission de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et la pollution sonore, posant des défis environnementaux importants.

- Le réseau routier connaît une augmentation du trafic (+2,3 % par an entre 2014 et 2019), entraînant des saturations aux heures de pointe et des effets négatifs sur l'environnement. Toutefois, des projets d'amélioration des infrastructures routières sont en cours pour réduire ces impacts.
- En outre, l'attractivité économique du territoire génère des flux importants de marchandises, avec environ 42 750 mouvements par semaine, qui contribuent également aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution sonore.
- De fait, la forte croissance économique et démographique d'Annemasse Agglomération entraîne des défis tels que la saturation des infrastructures de transport, l'augmentation des flux de transit, et la nécessité de développer des solutions de mobilité durable pour répondre aux besoins croissants tout en limitant les impacts environnementaux.
- Face à ces défis, Annemasse Agglomération s'inscrit dans une dynamique de transition environnementale et énergétique, en cohérence avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique et les objectifs transfrontaliers du Grand Genève en Transition, en s'appuyant sur une infrastructure de transport développée, notamment grâce au Léman Express, au tramway reliant Annemasse à Genève, et aux bus à haut niveau de service. Ces infrastructures facilitent les déplacements transfrontaliers, renforcent l'intégration économique avec le Grand Genève, préservent la biodiversité en réduisant les impacts environnementaux des déplacements et en favorisant des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

1.4 Les motivations du porteur du projet

- Depuis plus de 20 ans, Annemasse Agglomération, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, agit sur les questions de mobilité à travers plusieurs outils et projets d'aménagement et de développement territorial.
- Le nouveau Plan de Mobilité (PDM), va permettre de définir la politique de transport et de déplacement à l'échelle de l'agglomération sur les 10 prochaines années. C'est un document défini par le Code des transports qui, en plus de sa dimension planificatrice, doit inclure une évaluation environnementale et une annexe accessibilité.
- Il s'agit non seulement de répondre au plus juste aux besoins de la population, mais aussi d'accompagner la transition énergétique et écologique du territoire.
- Concrètement, il définit et présente un plan d'action, les modalités de sa mise en œuvre et de son financement.
- Si les actions sont fixées à l'échelle de l'intercommunalité, il met aussi en lien les initiatives portées par l'Agglo avec celles portées aux niveaux des communes et des territoires voisins.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1 Modalités d'organisation de l'enquête

La commission d'enquête a pu constater que l'organisation de l'enquête publique a été conforme aux modalités définies dans l'arrêté de Monsieur le Président du Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF) portant ouverture de l'enquête publique ayant pour objet le Plan de Mobilité d'Annemasse Agglomération, à savoir :

- L'enquête publique s'est tenue du 22 décembre 2025 9h00 au 20 janvier 2026 17h00.
- Le public, quelle que soit sa commune de rattachement, a pu consulter le dossier d'enquête pendant toute la durée de l'enquête publique :
 - Au siège du Pôle métropolitain du Genevois français situé au 15 Avenue Émile Zola 74100 ANNEMASSE, aux jours et horaires d'ouverture au public tels que définis par l'établissement ;
 - Au siège de la Communauté d'Agglomération Annemasse-Les Voirons Agglomération situé au 11 Avenue Émile Zola 74100 ANNEMASSE, aux jours et horaires d'ouverture au public tels que définis par l'établissement ;
 - Dans toutes les mairies de L'Agglomération, aux jours et horaires d'ouverture au public tels que définis par ces établissements ;
 - Sur un poste informatique mis à disposition au siège de la Communauté d'agglomération Annemasse-Les Voirons Agglomération situé au 11 Avenue Émile Zola 74100 ANNEMASSE aux jours et horaires d'ouverture au public tels que définis par l'établissement ;
 - Sur le site internet du Pôle métropolitain du Genevois français : <https://www.genevoisfrancais-mobilites.fr/plan-de-mobilite-annemasse-agglo>.
- Un registre d'enquête a été joint à tous les dossiers papier diffusés durant toute la durée de l'enquête.
- Le public, quelle que soit sa commune de rattachement, a pu :
 - Consigner dans un de ces registres ses observations ou propositions ;
 - Consigner ses observations ou propositions dans le registre dématérialisé : <https://www.registre-numerique.fr/plan-mobilite-annemasse>
 - Les adresser par voie postale à M. le Commissaire-enquêteur à l'adresse suivante : « À l'attention de Monsieur Ange SARTORI, commissaire-enquêteur sur le projet Plan De Mobilité/ Pôle métropolitain du Genevois français/ 15 Avenue Emile Zola 74100 ANNEMASSE » ;
 - Les adresser par mail à : plandemobilite@annemasse-agglo.fr en précisant en objet « À l'attention de Monsieur Ange SARTORI, commissaire enquêteur sur le projet Plan De Mobilité » ;
 - Les observations et propositions adressées par voie postale ou mail ont été annexées au registre d'enquête publique disponible au siège du Pôle métropolitain du Genevois français.

- La commission d'enquête a reçu le public :
 - Le mardi 06 janvier 2026 de 09h à 12h à la mairie d'Annemasse, située Place de l'Hôtel-de-Ville, 74107 ANNEMASSE ;
 - Le mardi 06 janvier 2026 de 14h à 17h, à la mairie de Gaillard située au Cours de la République, 74240 GAILLARD ;
 - Le jeudi 08 janvier 2026 de 09h à 12h, à la mairie de Vétraz-Monthoux située 2 chemin des Erables, 74100 VETRAZ-MONTHOUX ;
 - Le jeudi 08 janvier 2026 de 14h à 17h, à la mairie de Ville-la-Grand située Place du Passage à l'An 2000, 74100 VILLE-LA-GRAND ;
 - Le lundi 12 janvier 2026 de 09h à 12h, à la mairie de Machilly située au 290 Route des Voirons 74140 MACHILLY ;
 - Le lundi 12 janvier 2026 de 14h à 17h, à la mairie de Bonne située au 479 vi de Chenaz, 74380 BONNE ;
 - Le mardi 20 janvier 2026 de 14h00 à 17h00, au siège de la d'Annemasse - Les Voirons-Agglomération situé 11 Avenue Émile Zola 74100 ANNEMASSE.
- Les registres papiers ont été clos par la commission d'enquête le 27 janvier 2026.

2.2 Composition du dossier mis à l'enquête

- A1. Le Plan De Mobilité
- A2. L'Evaluation Environnementale
- A3. Le résumé non technique
- A4. Le bilan de la concertation

- B1. L'Avis de la Direction Départementale des Territoires 74
- B2. L'Avis de la Chambre de Commerce et d'Industrie 74
- B3. L'Avis MRAe
- B4. L'Avis de l'OCT

- C1. Délibération de la commune de Lucinges
- C2. Délibération de la commune de Vétraz-Monthoux
- C3. Délibération de la commune de Machilly
- C4. Délibération de la commune de Cranves-Sales
- C5. Délibération de la commune d'Etrembières
- D1. Délibération d'Arrêt du projet de Plan De Mobilité
- D2. Nomination de la Commission d'enquête
- D3. Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
- D4. Publication presse (j-15)

2.3 Déroulement de l'enquête

La commission d'enquête a pu constater qu'un avis d'enquête publique faisant connaître l'ouverture de l'enquête et ses modalités a fait l'objet :

- De deux publications, avec attestations, dans deux journaux diffusés dans le Département :
 - Le Dauphiné Libéré : les 4 décembre 2025 et 26 décembre 2025,
 - Le Messenger : les 4 décembre 2025 et 25 décembre 2025,
- D'un affichage conforme, avec certificat d'affichage, pendant toute la durée de l'enquête dans les 12 communes d'Annemasse Agglomération ainsi qu'au siège de celle-ci et au Pôle Métropolitain du Genevois français.

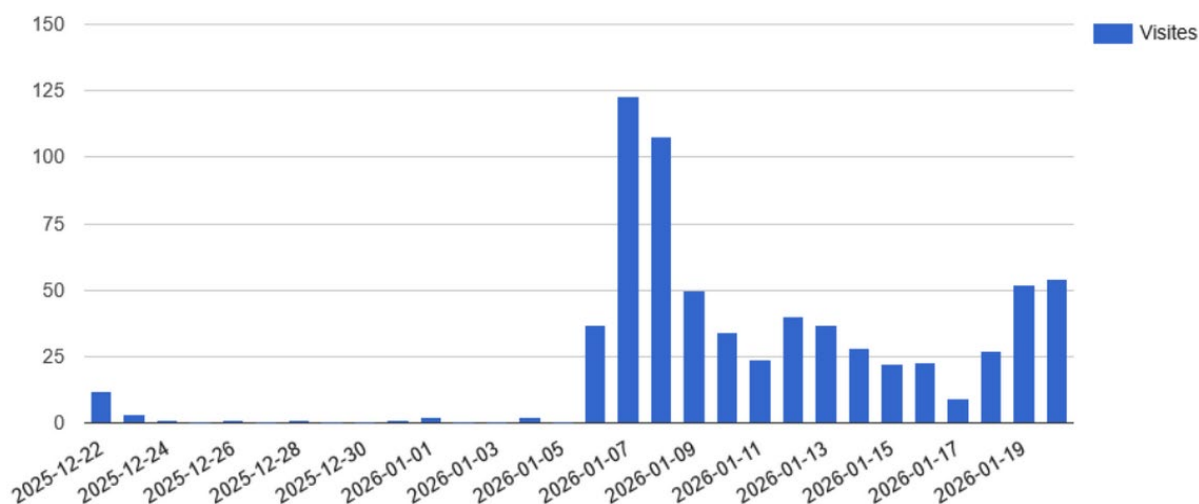
Elle a pu également constater que l'organisation de l'enquête n'a souffert d'aucun incident. Les permanences d'accueil du public se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation, d'accessibilité et d'accueil sur les sept lieux cités ci-avant, et la visite en permanence a été courtoise, l'observation formulée de bonne tenue.

2.4 Participation du public à l'enquête

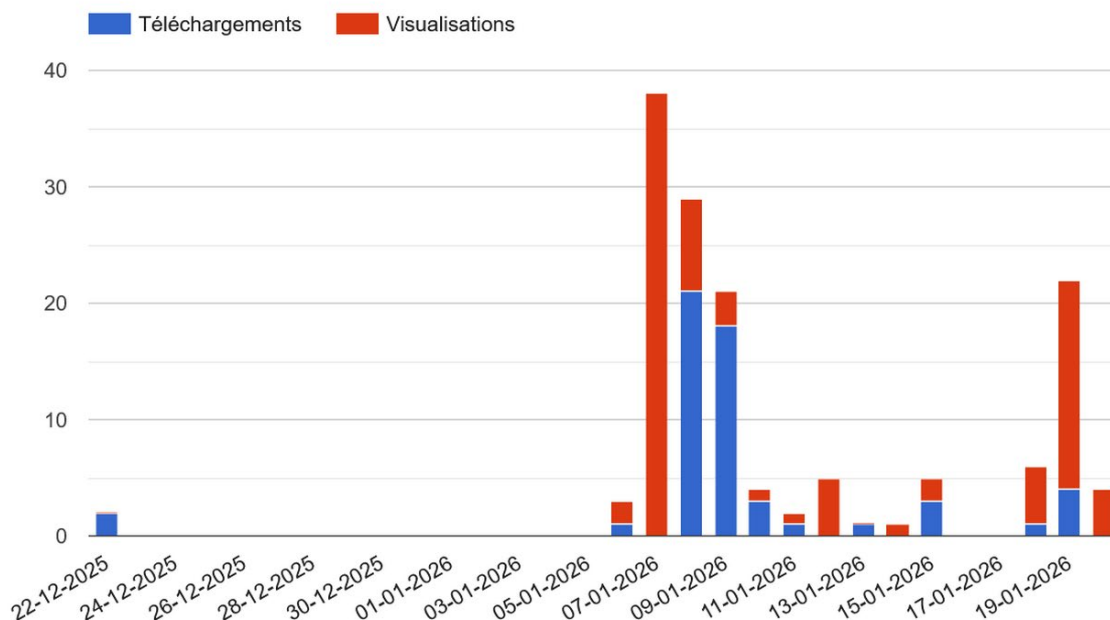
2.4.1 Fréquentation du registre dématérialisé

Le graphique ci-dessous indique le niveau de la prise de connaissance de l'enquête par le public et ainsi que celui de sa participation.

Au cours de cette enquête, le site dématérialisé a dénombré **653 visiteurs différents**, la quasi-totalité de ceux-ci s'étant intéressés à l'enquête après les fêtes de fin d'année, à partir du 7 janvier 2026.



Ces visiteurs ont visualisé 88 documents dont 55 ont été téléchargés.



2.4.2 Contributions du public tous supports confondus

Dans le délai de l'enquête :

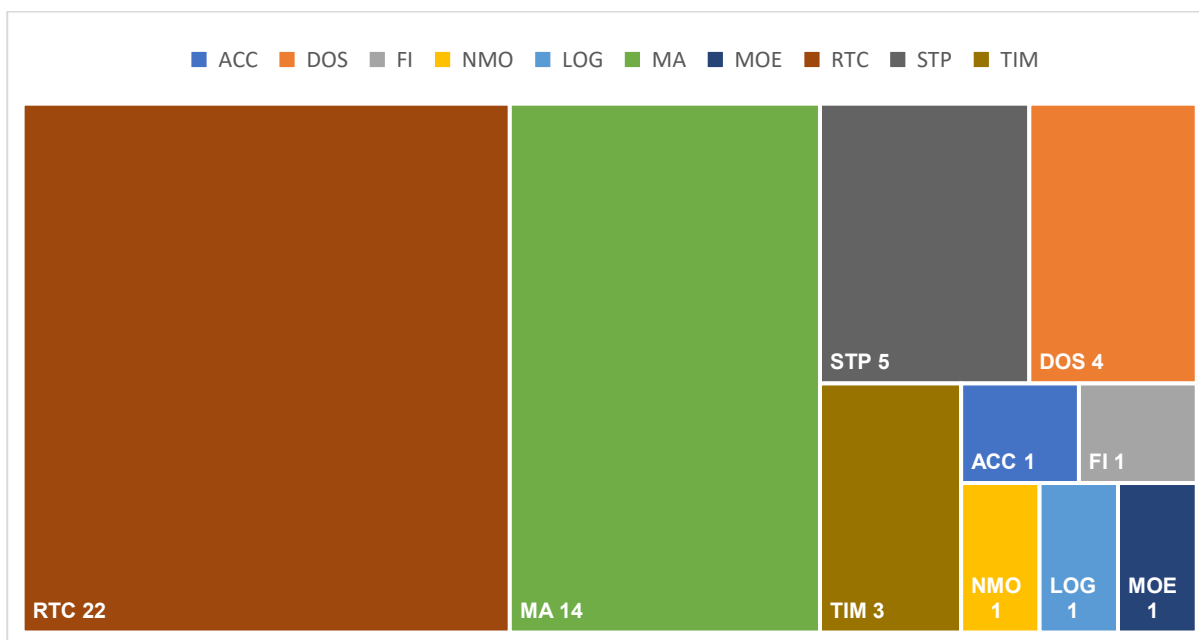
- La commission d'enquête a reçu **1 visiteur** au cours des 7 permanences dans les 6 communes retenues de l'agglomération ainsi qu'au siège d'Annemasse Agglo ;
- Le registre numérique a enregistré un total de **29 contributions directes (@)** ;
- La boîte de courrier électronique dédiée a enregistré **2 contributions (E)** faisant doublon ;
- Les 13 registres mis à la disposition du public dans les différents lieux de permanences ont enregistré **2 contributions (RP)** ;
- **2 courriers** ont été adressés au siège de l'enquête à l'attention de M. le président de la commission d'enquête **(CR)**.

Après regroupement des éventuels doublons, l'ensemble de ces contributions représente un total de **53 observations** que la commission d'enquête a recensées et analysées.

Selon le ou les sujets abordés à travers les contributions du public, la commission a fait le choix de procéder à un découpage de celles-ci en différentes observations en fonction de leur thématique propre.

THEME	signification
ACC	Accessibilité
DOS	Dossier (Qualité, Complexité, clarté, complétude...)
FI	Financements
HC	Hors champ de l'enquête
LOG	Logistique et Marchandises (Livraisons, postes...)
MA	Modes Actifs
MOE	Mise en œuvre
NMO	Nouvelles Mobilités
RTC	Réseau Transport en commun
STP	Stationnements – Parkings (sur domaine public, parcs relais...)
TIM	Transports Individuels Motorisés

2.4.3 Répartition des contributions par thèmes



La commission d'enquête

Comme on peut l'observer sur ce graphique, les principales observations du public ont porté sur :

- Le réseau de transports en commun (41% des observations) : considéré comme insuffisant, voire lacunaire sur certains secteurs (Lossy, Levaud, Bonne, Cranves-Sales, CHAL, Juvigny). Ou encore les horaires considérés parfois comme mal adaptés aux besoins des habitants (Week-End, vacances ou en soirée).
- Les modes actifs (26% des observations) : jugés sur certains secteurs comme insuffisamment sécurisés (pistes cyclables, trottoirs).

3. LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE

3.1 Bilan de la concertation du public préalable au projet

Les modalités de la concertation :

- Annemasse Agglomération a engagé une concertation pour réviser son Plan de Déplacement Urbain en Plan de Mobilité, impliquant le public dans le processus.
 - La concertation a été conforme à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme ;
 - L'objectif a été d'associer la société civile, les associations, et les habitants à l'élaboration du projet ;
 - Plusieurs modalités de participation ont été mises en place, incluant des réunions publiques et des ateliers citoyens.
- La démarche a visé à redéfinir les règles de mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglo avec :
 - Un Plan de Mobilité qui réponde aux besoins des habitants pour la période 2025-2035 ;
 - Une participation citoyenne essentielle pour élaborer un document cadre efficace ;
 - Des échanges ouverts prévus pour recueillir les avis des usagers.
- Des dispositifs de concertation ont été mis en place pour informer et recueillir les avis du public avec :
 - Des documents disponibles au siège d'Annemasse Agglo et en ligne ;
 - Un registre d'observations accessible dans les mairies ;
 - Des réunions publiques.
- L'implication des citoyens a été mesurée à travers divers outils de communication :
 - Via le site internet d'Annemasse Agglo, les réseaux sociaux et la presse locale ;
 - 3 réunions publiques ont eu lieu, avec environ 80 participants au total ;
 - Peu de contributions directes : 5 mails et aucune observation dans les registres.
- Une enquête en ligne a été réalisée pour évaluer les pratiques de mobilité des habitants.
 - 1247 habitants ont participé à l'enquête.
 - Identification des besoins non satisfaits et des attentes en matière de mobilité.
 - 1 personne sur 6 est prête à changer ses habitudes de déplacement si l'offre de transports en commun s'améliore.
- Les élus et partenaires ont été impliqués dans le processus de révision du Plan de Mobilité.
 - 11 réunions du Comité de Pilotage ont eu lieu pour discuter des orientations stratégiques.
 - Séminaires politiques ont permis de recueillir les avis des élus sur les enjeux et la stratégie.
 - Le Conseil de Développement a été consulté à plusieurs reprises pour enrichir le projet.
- Un atelier a été organisé pour recueillir les avis des citoyens sur le Plan de Mobilité d'Annemasse Agglo.
 - 48 participants ont contribué à des propositions pour améliorer la mobilité.
 - Les discussions ont porté sur les transports en commun, la circulation automobile et les modes actifs.
 - Les résultats de l'atelier ont alimenté les dispositions du futur Plan de Mobilité.

Synthèse des contributions et observations

- Les retours des citoyens ont mis en lumière plusieurs enjeux clés concernant la mobilité :
 - Préoccupations sur l'impact de la voiture sur l'environnement et la circulation ;
 - Besoin d'améliorer les transports collectifs et de développer des réseaux alternatifs ;
 - Suggestions pour apaiser la circulation et améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- Le développement des transports en commun est apparu essentiel pour améliorer la mobilité dans l'agglomération d'Annemasse :
 - Augmenter la fréquence des bus sur les lignes existantes.
 - Élargir la couverture des bus dans les secteurs non desservis.
 - Prolonger les horaires des bus et trains, notamment tôt le matin et tard le soir.
 - Améliorer la fiabilité des horaires et du service.
 - Promouvoir des transports plus respectueux de l'environnement.
- Encourager l'utilisation des modes de transport actifs comme le vélo et la marche est apparu d'importance pour une mobilité durable :
 - Créer de nouveaux aménagements cyclables et augmenter le nombre de stationnements pour vélos.
 - Réduire la vitesse sur les voiries locales pour assurer la sécurité des usagers.
 - Offrir une aide à l'achat ou à la réparation de vélos.
 - Mettre en place des vélos en libre-service (VLS) pour faciliter l'accès.
 - Créer des aménagements qui favorisent un sentiment de sécurité, comme des trottoirs bien éclairés.
 - Assurer le confort des piétons avec des espaces verts, des bancs et de l'ombre.
 - Adapter les passages piétons et trottoirs pour les personnes à mobilité réduite.
 - Établir des zones de circulation apaisée pour réduire le trafic automobile.
- Le covoiturage peut également réduire le nombre de véhicules sur les routes et améliorer la mobilité :
 - Augmenter le nombre d'aires de covoiturage disponibles.
 - Réserver des places de parking pour les covoitureurs.
 - Créer des outils pour faciliter la mise en relation entre covoitureurs, comme des applications mobiles.
 - Fournir plus d'informations et d'aides financières pour encourager le covoiturage.

La commission d'enquête

Elle considère que les moyens déployés par le porteur du projet dans le cadre de la concertation préalable avec les habitants étaient adaptés au contexte territorial et ont permis de faire émerger de ces derniers les principaux attendus concernant le projet de Plan de Mobilité.

3.2 Du Plan de Déplacement Urbain (PDU) au Plan De Mobilité (PDM)

Les principales évolutions entre le PDU de 2014 et le projet de PDM 2025-2035 d'Annemasse Agglomération peuvent être résumées ainsi :

- **Changement de cadre réglementaire** : Passage du PDU au PDM, conformément à la Loi d'Orientation de la Mobilité (LOM) de 2019, avec des objectifs élargis incluant les enjeux climatiques, énergétiques et de mobilité durable.
- **Objectifs renforcés** : Réduction de la part modale de la voiture individuelle à 42 % d'ici 2035, augmentation des parts modales des modes actifs (vélo à 10 %, marche à 30 %) et des transports en commun à 16 %.
- **Accessibilité accrue** : Révision et complément des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) pour atteindre une accessibilité totale, avec un objectif de 100 % d'accessibilité PMR sur le réseau TAC d'ici 2029.
- **Transition écologique** : Remplacement des bus diesel par des véhicules hybrides et électriques, déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, et promotion des véhicules faiblement émissifs.
- **Amélioration des transports publics** : Extension du réseau TAC aux territoires périphériques, développement du Transport à la Demande (TAD), et amélioration des vitesses commerciales grâce à des aménagements dédiés.
- **Accent sur les modes actifs** : Nouveau Schéma Directeur Cyclable avec un réseau étendu à 170 km, développement d'un écosystème vélo (stationnement, services, intermodalité).
- **Logistique urbaine durable** : Création d'aires de livraison conformes, prise en compte des marchandises dans les projets urbains, et mise en place d'itinéraires pour poids lourds.
- **Inclusion sociale** : Actions spécifiques pour les personnes en situation d'isolement et de précarité, avec des solutions de mobilité sociale et solidaire.
- **Hierarchisation et adaptation des réseaux** : Restructuration du réseau de transport public et hiérarchisation des modes de transport selon les besoins des territoires.
- **Partenariats renforcés** : Collaboration transfrontalière avec le Grand Genève pour des objectifs communs comme la neutralité carbone d'ici 2050.
- **Monitoring et évaluation** : Création d'un observatoire pour suivre les indicateurs de mobilité et ajuster les stratégies.
- **Nouveaux projets d'infrastructure** : Intégration de grands projets routiers comme la liaison autoroutière Machilly-Thonon et le contournement de l'agglomération.

En résumé, le PDM 2025-2035 se veut plus ambitieux et mieux adapté aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques actuels, tout en proposant des solutions spécifiques pour chaque territoire.

3.3 Compatibilité du PDM avec les enjeux révélés dans le bilan du PDU 2014 et du diagnostic territorial

Le bilan du Plan de Déplacements Urbains adopté en 2014 par Annemasse Agglo met en évidence une dynamique globalement très positive en matière de mobilités. Conçu autour d'objectifs environnementaux, sociaux et d'accessibilité, le PDU a permis de structurer une politique cohérente et ambitieuse, traduite dans des actions concrètes sur l'ensemble des modes de déplacement. La montée en puissance des transports collectifs, le développement des mobilités actives et la progression de la multimodalité témoignent d'un changement réel de l'offre et, dans une certaine mesure, des usages.

L'évaluation réalisée en 2022 souligne un haut niveau de mise en œuvre, avec la quasi-totalité des actions engagées et une accélération nette depuis 2019. Plusieurs projets emblématiques ont profondément transformé le paysage des déplacements, en particulier dans le contexte transfrontalier, renforçant l'attractivité du territoire et les alternatives à la voiture individuelle. Les évolutions observées sur la marche et les transports collectifs confirment l'efficacité de ces investissements, notamment pour les déplacements vers Genève.

Pour autant, le bilan met aussi en lumière des limites structurelles. La dépendance à la voiture reste marquée côté français, le trafic routier continue d'augmenter et les changements de comportements demeurent inégaux. La crise sanitaire a par ailleurs perturbé certaines dynamiques. Enfin, des leviers essentiels, comme la gestion du stationnement ou l'articulation entre mobilités et aménagement du territoire, apparaissent encore insuffisamment mobilisés. Ces constats dessinent clairement les enjeux auxquels le futur Plan de Mobilité devra répondre, dans un contexte métropolitain transfrontalier particulièrement contraignant et exigeant.

Le diagnostic territorial et l'analyse thématique menés dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité corroborent ces constats, en venant préciser également d'autres problématiques :

- Un territoire en forte croissance démographique posant un problème de dimensionnement de l'offre en transport en commun ;
- Une structuration du réseau qui priorise majoritairement un déplacement au sein et vers le cœur d'agglomération et Genève, en délaissant les secteurs périphériques ;
- La part modale des vélos en stagnation, avec un réseau discontinu, coupé par des infrastructures de transport ;
- Des inégalités sociales fortes sur un territoire avec plus de 9 000 frontaliers ;
- Des discontinuités d'habitude et d'offres en matière de mobilité entre la France et la Suisse, avec des ruptures de charges à la frontière (avec une atténuation constatée toutefois du fait de l'ouverture la ligne de tramway d'Annemasse)

Pour répondre à ces enjeux, le Plan de Mobilité en cours d'élaboration a établi une stratégie s'articulant autour de 4 axes :

- Réduire et optimiser les déplacements ;
- Provoquer les changements de comportement ;
- Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque territoire
- Proposer et garantir une mobilité pour tous ;

Afin de mettre en œuvre cette stratégie Mobilité, un plan d'action composé de 73 fiches actions vient décliner chacun de ces axes, en précisant pour chacune d'elle : le contexte, les objectifs, le contenu des actions, les indicateurs de suivi, les porteurs de projets, les partenaires, le phasage et les coûts

Un point essentiel du Plan de Mobilité consiste à instaurer des objectifs de répartitions de part modales, en se basant sur une projection et une distribution crédible des déplacements à l'issue de la période que doit recouvrir ce document cadre. Pour ce faire, trois scénarios ont été envisagés, parmi lesquels, c'est celui de la « Trajectoire Climat » qui a été retenu, visant à la réduction de 20% des déplacements en voitures individuelles, pour passer de 58% en 2022, à 42% en 2035.

Au regard des documents avec lesquels il doit être compatible (SRADDET, SCOT d'Annemasse Agglomération), ou à minima prendre en compte (PCAET), le scénario retenu

va au-delà des objectifs poursuivis, bien que l'absence d'un volet urbanistique via un PLUi, ne permet pas d'apporter certaines garanties dans les mesures projetées, en particulier sur la densification des zones desservies par des offres de mobilité significatives, d'avoir un effet direct sur le stationnement associées aux opérations, ou bien encore de mettre en place les mesures de sauvegarde à l'aménagement des emprises dédiées aux modes doux.

Les PLU des communes d'Annemasse Agglomération devront respecter un principe de compatibilité, qui d'une part, laisse une certaine marge de manœuvre pouvant remettre en cause l'efficacité des politiques publiques en matière de mobilité, et la mise en compatibilité des PLU se fera au fur et à mesure des révisions, ce qui peut prendre du temps.

Les mesures visant à mieux articuler les politiques d'urbanisme avec les offres en matière de mobilité seront donc relativement contraintes. Pour rappel, l'objectif de concilier une politique d'urbanisme avec celle des mobilités est de réduire le besoin de déplacement. Cela nécessitera donc une grande vigilance dans le suivi des procédures d'évolutions des documents d'urbanisme pour tendre vers cette articulation urbanisme/mobilité.

Sur la politique de développement des transports collectifs, outre le fait que plusieurs opérateurs sont concernés (Annemasse Agglo, SNCF, EPCI voisins, TPG) ne facilitant pas forcément la mise en œuvre des objectifs, le Plan de Mobilité n'apporte pas de mesures concrètes pour atténuer le constat d'un réseau tourné principalement vers le cœur de l'agglomération et Genève, ainsi qu'au sein du cœur d'agglomération. Bien que l'EPCI soit caractérisé par le fait urbain, il y a toutefois des communes périphériques, où les transports collectifs sont moins développés à l'image de Bonne ou encore de Juvigny. Il est parfaitement concevable qu'une politique de mobilité n'ait pas pour objectif d'apporter une offre importante sur l'ensemble du territoire, en mettant en place des solutions complémentaires, à l'instar des mesures de rabattement, du TAD... Cependant, au regard du constat dressé dans le bilan du PDU et du diagnostic territorial, le Plan de Mobilité n'apporte pas de réponse claire sur ce sujet, notamment dans les fiches actions dédiées 3.A.1 et suivants.

Le développement prévu par le Plan de Mobilité, des services numériques, mais aussi l'intégration des offres parmi la diversité des opérateurs seront en revanche des leviers pour favoriser le recours aux transports collectifs de façon générale. Il est en effet important de souligner la difficulté actuelle d'emprunter les transports collectifs quand le trajet est géré par divers modes de transports et divers opérateurs. L'amélioration de l'offre multimodale, ainsi que le suivi en temps réel du réseau constitueront des facteurs potentiels pour accroître la part modale des transports collectifs.

En matière de modes actifs, le bilan du PDU et le diagnostic territorial faisaient état d'un manque de continuité dans les itinéraires cyclables, ainsi que d'espaces publics pas toujours lisibles, n'incitant pas à la pratique de la marche et du vélo. Le Plan de Mobilité semble avoir pleinement saisi cette problématique en identifiant les principales coupures, et sur la base du schéma directeur cyclable, a prévu plusieurs aménagements qui se traduiront différemment selon le contexte plus ou moins urbain (pistes cyclable, bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisée...). De plus, le Plan de Mobilité va s'appuyer également sur les voies vélo structurantes que sont la véloroute Léman/Mont-Blanc et la ViaRhôna pour structurer le réseau général.

Le développement d'offre servicielles (location de vélo, évènements autour du vélo, stationnement vélo, entretiens vélo) sera de nature aussi à favoriser les changements de comportement en faveur du vélo, d'autant que la densification du tissu urbain, doit amener

une réflexion sur les espaces dont disposent les ménages pour les rangements et l'entretien de leur vélo.

Parmi les flux de mobilité en hausse ces dernières années, ceux liés au e-commerce demandent une attention particulière au regard des volumes en constante hausse qu'ils représentent. Le Plan de Mobilité prévoit dans ce sens d'étudier l'opportunité de développer des espaces logistiques urbains (ELU) pour accompagner les derniers kilomètres des livraisons de marchandises. Toutefois les freins identifiés au niveau du foncier pourraient constituer un vrai obstacle où ce type de solution pourrait être pertinente, notamment dans les cœurs de villes.

Les actions projetées pour la création d'un groupe de travail de suivi de la politique de marchandise sont relativement ambiguës et il est difficilement compréhensible d'appréhender quels peuvent être les apports.

Par ailleurs, le Plan de Mobilité aborde assez peu la question des flux de clientèle se rendant dans les principales zones commerciales (Ville-la-Grand/Annemasse, centre commercial Etrembières). Or les volumes de flux de véhicules sont conséquents.

En lien avec le sujet précédent, l'un des leviers de changement de comportement en incitant à recourir davantage aux transports collectifs et aux modes actifs, est la politique de stationnement, à titre collectif et individuel.

A titre collectifs, la politique prévue par le Plan de Mobilité consiste à limiter et rationaliser le stationnement dans les cœurs urbains. Bien que cela se comprend aisément, la difficulté accrue que cela va engendrer d'accéder en véhicule dans ces secteurs, pourrait amener un report des flux dans les zones commerciales périphériques, et ainsi contribuer à développer des flux, en générant aussi un déséquilibre de compétitivité des commerces de centre-ville avec ceux en périphérie.

Sur le stationnement privé, le Plan de Mobilité veut poursuivre les actions du PDU qui avait instauré des normes plafonds en inversant les paradigmes qui étaient présents dans les PLU, qui contenaient eux, des valeurs plancher. La mise en place de secteurs selon lesquels les dispositions réglementaires seraient différentes, est de nature à favoriser le recours aux transports collectifs et aux modes doux, sous réserve, que cela s'accompagne de garanties quant aux alternatives possibles pour les habitants, en ne se contentant pas d'apporter des solutions pour aller au cœur de l'Agglomération et à Genève. Il faudra s'assurer de solutions pour aller dans les pôles voisins, ainsi que sur des infrastructures essentielles comme l'hôpital du CHAL.

La commission d'enquête

Les enjeux, issus d'un diagnostic territorial approfondi et complet, expriment bien les principales problématiques que doit affronter Annemasse Agglomération pour une mobilité adaptée et durable de son territoire sous influence transfrontalière.

Elle constate qu'au regard des documents avec lesquels il doit être compatible (SRADDET, SCOT d'Annemasse Agglomération), ou à minima prendre en compte (PCAET), le scénario retenu va au-delà des objectifs poursuivis, bien que l'absence d'un volet urbanistique via un PLUi ne permet pas d'apporter certaines garanties dans les mesures projetées, en particulier sur la densification des zones desservies par des offres de mobilité significatives, d'avoir un effet direct sur le stationnement associées aux opérations, ou bien encore de mettre en place les mesures de sauvegarde à l'aménagement des emprises dédiées aux modes doux.

4. CONSULTATIONS RÉGLEMENTAIRES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE

Type	Entité	Reçu le	Délais maximum	Retour
PPA	Direction Départementale des Territoires 74	25/08/2025	25/11/2025	29/10/2025
PPA	Département de la Haute-Savoie	25/08/2025	25/11/2025	
PPA	Canton de Genève	27/08/2025	27/08/2025	28/11/2025
PPA	Communauté CC Arve & Salève	28/08/2025	28/11/2025	
PPA	Communauté de Communes des 4 Rivières	25/08/2025	25/11/2025	
PPA	Communauté de Communes du Genevois	25/08/2025	25/11/2025	
PPA	Communauté de Communes Vallée Verte	26/08/2025	26/11/2025	
PPA	Pays de Gex Agglo	25/08/2025	25/11/2025	
PPA	Région Auvergne-Rhône-Alpes	25/08/2025	27/08/2025	
PPA	SM4CC (Syndicat Mixte des 4 CC)	27/08/2025	26/11/2025	
PPA	GLCT Grand Genève	27/08/2025	27/08/2025	
PPA	Thonon Agglo	26/08/2025	27/08/2025	
PPA	TPG	27/08/2025	25/11/2025	
PPA	SNCF (région AURA)	26/08/2025	25/11/2025	
PPC	AREA	25/08/2025	25/11/2025	
PPC	ATMB	25/08/2025	25/11/2025	
PPC	CAUE de Haute-Savoie	25/08/2025	25/11/2025	
PPC	CCI Haute-Savoie	25/08/2025	25/11/2025	12/11/2025
PPC	Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc	25/08/2025	25/11/2025	
PPC	Chambre de Métiers & de l'Artisanat (CMA 74)	25/08/2025	25/11/2025	
PPC	SYANE	25/08/2025	26/11/2025	
MRAe	MRAe Auvergne-Rhône-Alpes	28/08/2025	28/11/2025	28/11/2025
Commune	Ambilly	27/08/2025	27/08/2025	
Commune	Annemasse	25/08/2025	25/11/2025	
Commune	Bonne	25/08/2025	25/11/2025	
Commune	Cranves-Sales	27/08/2025	27/08/2025	13/11/2025
Commune	Étrembières	25/08/2025	25/11/2025	27/10/2025
Commune	Gaillard	25/08/2025	25/11/2025	
Commune	Juvigny	27/08/2025	27/08/2025	
Commune	Lucinges	26/08/2025	26/11/2025	21/11/2025
Commune	Machilly	25/08/2025	24/11/2025	13/11/2025
Commune	Saint-Cergues	25/08/2025	25/11/2025	
Commune	Vétraz-Monthoux	25/08/2025	28/11/2025	21/11/2025
Commune	Ville-la-Grand	28/08/2025	25/11/2025	

4.1 Les Personnes publiques associées (PPA) et/ou consultées (PPC) ayant répondu

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Savoie
<p>Demands visant à améliorer le projet de Plan de Mobilité (PDM) 2025-2035 d'Annemasse Agglo :</p> <ul style="list-style-type: none">- Fixation d'objectifs chiffrés par action : Le document gagnerait à inclure des objectifs chiffrés pour chaque action afin de garantir leur adéquation avec les objectifs globaux.- Élaboration d'un PDM à l'échelle du nouveau ressort territorial : Le Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF) doit élaborer un PDM couvrant l'ensemble de son territoire avant le 1er juillet 2027, conformément à l'article L1214-29-1 du code des transports.- Précision des projets concrets : Les actions proposées dans le PDM doivent être davantage détaillées pour évaluer leur contribution aux objectifs fixés, notamment en ce qui concerne la réduction de la part modale de la voiture et l'augmentation de celle du vélo.- Amélioration du réseau de transports en commun (TC) : Les actions liées au développement des TC doivent être précisées, notamment les tracés, fréquences des lignes tangentiels et de la future ligne 9.- Ajout d'une cartographie des infrastructures et projets : Une carte des principales infrastructures et projets envisagés dans le PDM serait utile pour une vision d'ensemble.- Approfondissement de certaines thématiques réglementaires :<ul style="list-style-type: none">• Observatoire des accidents : Définir une méthodologie claire pour le suivi des accidents impliquant piétons, cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel.• Franchissement des passages à niveau : Proposer des mesures adaptées pour sécuriser les passages à niveau pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire.• Infrastructures de recharge : Rappeler les obligations légales concernant les points de charge pour véhicules électriques et hybrides.• Continuité et sécurisation des itinéraires cyclables et piétons : Regrouper les actions liées à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.- Étude des modalités de financement : Inclure une étude détaillée des coûts par action et des moyens humains mobilisés pour le PDM.- Suivi des actions : Assortir les indicateurs de suivi d'une valeur initiale et d'une cible pour permettre une analyse à mi-parcours. Préciser le calendrier des décisions et des réalisations des mesures.- Évaluation environnementale : Ajouter des estimations basées sur les mêmes périodes de référence que le PCAET pour comparer les objectifs. Intégrer les calculs des émissions de GES et des polluants atmosphériques pour les années 2026 et 2031, conformément aux budgets « carbone » en vigueur.
<p>Commentaire CE : Quelles suites le porteur du projet entend-t-il donner à ces demandes qui nous semblent de nature à améliorer positivement le projet de PDM ?</p>
<p>Réponse MO : Pour rappel le PDM explique et quantifie les objectifs de report modal selon les modes de déplacements. Le Plan de Mobilité doit permettre la mise en place d'un cercle vertueux</p>

en encourageant dans les territoires de nouvelles approches des mobilités qui facilitent et amplifient de nouveaux usages et comportements, avec des actions combinatoires.

Il est donc compliqué et peu fiable d'établir un objectif chiffré sur l'impact d'une action sur les parts modales.

A titre d'exemple les actions liées au changement de comportement (2.D.1 Communiquer, sensibiliser et accompagner tous les publics) ou visant des mesures sociétales (1.E.2 – Développer le savoir-vivre/conduire, 1.4.3 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) dépassent le seul cadre de la mobilité

Dans le cadre de l'approbation du PDM, chaque fiche action sera complétée par une information sur l'impact sur la part modale selon le mode concerné et fera l'objet d'une estimation financière.

Le PMGF a conscience de cette obligation réglementaire d'élaborer un PDM sur son nouveau périmètre. Une délibération de prescription et l'engagement du travail ont été prévu après les élections municipales et l'installation des élus au niveau communal, intercommunal et du PMGF.

En ce qui concerne le volet TC, ces éléments sont en cours d'étude et seront retranscrits dans la nouvelle DSP. A l'heure actuelle, nous ne disposons pas des éléments définitivement validés sur la restructuration du réseau de fin 2026. Mais certaines fiches actions du PDM comme 4.B.1 peuvent être complétées avec le tracé du TCSP ligne 6 envisagé.

Afin d'améliorer le rapport sur ce point, une carte de synthèse schéma multimodal est ajoutée dans le cadre de l'approbation.

Pour le sujet du suivi de l'accidentologie, il est prévu de prendre en compte ce sujet dans le cadre de la mise en place d'un observatoire de la Mobilité à l'échelle du PMGF en parallèle des démarches existantes. Il permettra de recenser les données et de travailler avec les différents partenaires et gestionnaires afin de trouver des solutions pour traiter les zones d'accumulations d'accidents.

Concernant des franchissements des passages à niveau, le PDM est complété sur ce point dans le cadre de l'approbation. Les obligations légales sont rappelées dans le rapport du PDM et la fiche action 4.A.2

Le PDM est complété sur ce thème des infrastructures de recharge dans le cadre de l'approbation. Les obligations légales sont rappelées dans le rapport du PDM et la fiche action 4.C.3

En réponse à la question des continuités et de sécurisation des itinéraires cyclables et piétons, le PDM fait référence au Schéma Directeur Cyclable qui lui regroupe et détaille toutes ces informations.

Au niveau du modalités de financement, les fiches actions sont complétées dans la mesure du possible avec le renseignement des coûts (investissement, études, ingénierie). La partie financement des actions du rapport sera complétée avec un tableau détaillé.

Pour la partie « suivi » des actions, les fiches actions sont complétées dans la mesure du possible avec des objectifs chiffrés qui permettront ensuite un meilleur suivi et un bilan plus aisé surtout dans le cadre de l'évaluation obligatoire à mi-parcours.

Au sujet de l'évaluation environnementale, les estimations de réduction des émissions et des consommations réalisées par ATMO seront comparées aux objectifs du PCAET dans la version pour approbation, en fonction des données disponibles.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées et acte les compléments que le PMGF envisage d'intégrer au projet de PDM avant approbation, à savoir :

- Les fiches actions, complétées par une information sur l'impact sur la part modale selon le mode concerné, ainsi qu'une estimation financière ;

- La partie financement des actions du rapport, complétée avec un tableau détaillé.
- L'ajout d'une carte de synthèse du schéma multimodal ;
- L'engagement du porteur du projet à prendre en compte le suivi de l'accidentologie dans le cadre de la mise en place d'un observatoire de la Mobilité à l'échelle du PMGF ;
- L'intégration dans le rapport de la problématique du franchissement des passages à niveau, ainsi que la thématique des infrastructures de recharge ;
- Le rapprochement entre les estimations de réduction des émissions et des consommations réalisées par ATMO avec les objectifs du PCAET en fonction des données disponibles.

Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Savoie

Formule plusieurs demandes pour améliorer le Plan de Mobilité 2025-2035 d'Annemasse Agglo :

- **Répondre aux besoins des entreprises locales et des salariés :**
 - Adapter les modes de déplacement à chaque territoire.
 - Proposer un réseau de transports en commun et une offre ferroviaire structurée selon les usages et les besoins des salariés travaillant sur le territoire.
 - Créer et organiser des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) pour faciliter l'intermodalité, tout en intégrant des services comme des espaces dédiés aux vélos, des casiers connectés, des stations d'avitaillement électrique, etc.
- **Identifier des financements alternatifs :**
 - Trouver des sources de financement autres que le Versement Mobilité, qui est perçu comme un impôt de production affectant la compétitivité des entreprises.
 - Organiser une concertation avec les entreprises locales pour définir une trajectoire financière partagée.
 - Identifier des postes d'économies potentielles, comme la fermeture de lignes à faible remplissage ou l'augmentation des tarifs de transport.
- **Veiller à ne pas créer de nouvelles polarités commerciales dans les PEM :**
 - Éviter que les PEM deviennent des pôles commerciaux qui pourraient fragiliser les commerces de proximité existants.
- **Déployer une stratégie de stationnement incitative :**
 - Optimiser l'accès aux parkings publics du cœur d'agglomération.
 - Mettre en place une politique tarifaire incitative pour soutenir la clientèle des commerces de proximité.
- **Optimiser les infrastructures de transport :**
 - Améliorer la performance et l'attractivité des transports en commun, notamment en augmentant la vitesse commerciale pour en faire une alternative crédible à la voiture individuelle.
 - Développer des projets structurants comme le site propre entre Bonne et la gare d'Annemasse.
- **Provoquer des changements de comportements :**
 - Inciter à l'usage des modes actifs chez les scolaires et les jeunes.
 - Déployer un service de mobilité intégré, tel que le concept de "Mobility as a Service" (MaaS).

Commentaire CE :

Quelles suites le porteur du projet entend-t-il donner à ces demandes qui nous semblent de nature à améliorer positivement le projet de PDM ?

Réponse MO :

En ce qui concerne le fait de répondre aux besoins des entreprises locales et des salariés, le PDM prend en compte la diversité des territoires avec des mesures / objectifs de parts modales territorialisés. Le PDM répond à cette demande avec l'action « 4-A-1 S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau ». Annemasse Agglo dispose d'atouts avec deux gares (Annemasse et Machilly), bénéficiant de liaisons régionales, nationales et internationales. Il s'agit de continuer à jouer un rôle clé (à travers le projet du SERM), de s'appuyer sur l'ossature du réseau ferroviaire existant et s'engager dans des réflexions de développement (ligne du Pied du Salève, réouverture de la halte ferroviaire du Pas de l'Echelle à Etrembières). Le PDM doit impérativement s'appuyer sur le potentiel ferroviaire pour atteindre les parts modales fixées en matière de transport collectif. De plus, au niveau des PEM, le PDM intègre ces aspects à travers plusieurs actions.

Au sujet d'identifier des financements alternatifs, des financements autres sont prévus et fléchés à travers plusieurs sources : projet d'agglomération, autres sources de financements (Europe, Etat, région, département), tarification des transports publics, appel à projets, banque des territoires...

Pour la partie « déployer une stratégie de stationnement incitative », le PDM et Annemasse Agglo ne sont pas compétents sur ces sujets.

Sur le volet « optimiser les infrastructures de transport », des aménagements de site propre supplémentaires sont déjà envisagés sur la ligne 5. D'autres projets sont à l'étude sur d'autres lignes. La fiche action 4-B-4 « Améliorer les vitesses commerciales » a pour objectif de répondre à cette remarque à travers l'identification et la mise en œuvre d'infrastructures pour prioriser le bus afin d'accroître sa vitesse commerciale et réduire les retards éventuels en heure de pointe. Le PDM fixe des actions (4-B-1 Poursuivre la structuration du réseau TC autour des besoins et des polarités) pour développer les TC. La future DSP pourra apporter des réponses ciblées. Dans le cadre du projet de TCSP entre la gare d'Annemasse et Bonne, les aménagements ouverts en fin d'année 2025 sur la route de Taninges ont pour objectifs une amélioration de la vitesse commerciale et du temps de parcours sur ce trajet. D'autres aménagements sont prévus afin d'améliorer le temps de parcours entre Annemasse et le CHAL. Depuis le 5 janvier 2025, une augmentation d'offre a été faite de la ligne 5 à destination du CHAL en semaine et le samedi. L'offre sera également renforcée à moyen terme.

Provoquer des changements de comportements, le PDM intègre plusieurs actions pour favoriser le changement de comportement et notamment chez les plus jeunes avec les actions suivantes :

1-B-1 Réduire les trajets d'accompagnement scolaires

1-B-2 Réduire les trajets d'accompagnement de loisirs

2-B-2 Sport et culture sans voiture : aider les clubs sportifs, les associations à faire évoluer leur mobilité

2-C-3 Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo

Et à plus large échelle 1-C Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos et toutes les actions qui s'y rattachent. De plus, le PDM intègre le Maas avec l'Action 2.A.1 – Optimiser et simplifier la vente des titres, qui vise à faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transport, pour renforcer l'usage et l'attractivité des transports collectifs.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications et informations apportées.

4.2 Les Communes ayant émis des observations au titre de l'avis simple

Commune de Cranves-Sales
<p>Emet un avis défavorable sur le projet de Plan de Mobilité (PDM) pour les motifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">– Inadaptation au contexte local : considère que les principes de circulation applicables à une agglomération ne sont pas transposables à un village comme Cranves-Sales. Elle craint que la réduction de l'offre de stationnement nuise aux commerces de proximité, au profit des zones économiques mieux pourvues en stationnement.– Incomplétude des infrastructures existantes : exprime des réserves sur l'application prématurée des intentions du PDM, compte tenu du manque d'infrastructures existantes en matière de transports en commun et d'aménagements pour les modes doux.– Impact sur les interactions sociales : met en avant l'aspect humain du PDM, craignant que les limitations des déplacements réduisent les interactions sociales.
<p>Commentaire CE : Quelles suites le porteur du projet entend-t-il donner à ces motifs ?</p>
<p>Réponse MO : Au sujet de l'inadaptation au contexte local, Annemasse Agglo rappelle que le PDM a mis en place une stratégie mobilité « innovante » en prenant en compte la diversité de son territoire et de ses communes via une réflexion territoriale traduite par des objectifs de parts modales différenciés selon 3 secteurs géographiques (cœur d'agglo, première couronne et deuxième couronne). Cranves-Sales bénéficie de nombreux équipements et services. Les inquiétudes sur le stationnement ont fait l'objet de plusieurs échanges avec pour conclusion la mise en place de secteurs adaptés au contexte communal au regard de la desserte en Transports en Commun. Concernant l'incomplétude des infrastructures existantes, le PDM fixe comme objectif le changement de comportement et s'inscrit dans une démarche avec un horizon à 10 ans. Il est rappelé également l'urgence dans laquelle les territoires se trouvent pour respecter les objectifs de neutralité carbone d'ici 2050, d'où la nécessité d'agir dès à présent avec des actions anticipant le développement des Transports en Commun et des infrastructures (qui s'inscrivent dans des temps longs). Plusieurs actions visent à renforcer la desserte en Transports en Commun et de la lier davantage à la densité. Pour l'impact sur les interactions sociales, Annemasse Agglo rappelle qu'un des 4 grands enjeux est de proposer et garantir une mobilité pour tous. Le PDM ne vise pas à limiter les déplacements, preuve en est avec le maintien du nombre de déplacements quotidiens à horizon 2035, mais il s'agit de se déplacer différemment avec le report modal et la réduction des déplacements en voiture individuelle au bénéfice des Transports en Commun et des modes actifs.</p>
<p>Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications apportées.</p>
Commune de Machilly
<p>Elle émet plusieurs observations concernant le Plan de Mobilité 2025-2035 d'Annemasse Agglo :</p> <ul style="list-style-type: none">– Cadencement des trains du Léman Express : souligne la saturation des rames en heures de pointe et demande une augmentation des passages en heures creuses avant la mise en circulation des trains à étages prévue en 2032.

- **Réglementation nationale des ZFE** : demande une clarification sur l'état de la réglementation nationale des Zones à Faibles Émissions (ZFE) et le positionnement local vis-à-vis de cet outil.
- **Plan de circulation pour éviter les "shunts"** : favorable à des mesures rendant plus difficiles les raccourcis sur des voiries non adaptées au trafic de report.
- **Stationnement** : s'interroge sur l'exploitation des espaces disponibles dans certains P+R (Jean-Monnet et Altéa) et sur les effets de la tarification résidentielle du stationnement sur voirie.
- **Sécurisation des trajets scolaires et de loisirs** : exprime des doutes sur la mise en œuvre des objectifs liés à la sécurisation des trajets, notamment en raison de la perception des parents sur la sécurité des déplacements hors voiture.
- **Autopartage** : souligne les obstacles juridiques et assurantiels liés à l'autopartage et demande des campagnes de sensibilisation accrues.
- **Projets d'infrastructures** : réaffirme son opposition à la fin de gratuité du tronçon Annemasse/Saint-Julien et au projet autoroutier de l'A412, craignant des reports de trafic sur des voiries inadaptées.
- **Passage à niveau PN 57** : demande le soutien d'Annemasse Agglo pour les projets liés au franchissement du passage à niveau, notamment dans le cadre de la ViaRhôna et de la requalification du centre.
- **Uniformisation des documents** : demande une meilleure uniformisation des documents soumis à consultation et la mention explicite de la Charte « InterLUD+ » dans les fiches du plan d'action.

Commentaire CE :

Quelles suites le porteur du projet entend-t-il donner à ces observations et demandes ?

Réponse MO :

Au sujet du Léman Express, cette demande n'est pas directement du ressort du PDM, mais ce dernier fixe des actions sur le transport ferroviaire (4-A-1 S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau) qui vise à l'amélioration de l'offre du Léman Express.

Concernant la ZFE, Le cadre légal et réglementaire maintient les ZFE, le décret étant toujours d'actualité et s'applique sur le territoire d'Annemasse Agglo.

Pour la partie « plan de circulation », le PDM vise plusieurs actions pour lutter contre la percolation du trafic, avec notamment une nouvelle hiérarchie du réseau à mettre en place en incluant une hiérarchie des douanes et par corolaire, les aménagements à réaliser pour mettre en adéquation niveaux de trafic et hiérarchisation du réseau.

Pour le volet autopartage, le PDM est force de propositions sur le sujet de l'autopartage (action 1-D-3 Promouvoir l'autopartage). Le contenu de l'action cible par exemple de développer la communication, l'information et l'accompagnement des usagers vers ce type de service.

En ce qui concerne la remarque du PN57, le PDM intègre une action sur la sécurisation des PN (4.A.2 2 – Améliorer et sécuriser le réseau ferroviaire).

En complément sur l'uniformisation des documents, dans le cadre de l'approbation le document sera corrigé pour prendre en compte cette remarque.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées et acte l'amélioration de l'uniformisation des documents que le PMGF envisage d'intégrer au projet de PDM avant approbation.

Commune de Vétraz-Monthoux

Emet un avis défavorable sur le projet de Plan de Mobilité 2025-2035 pour les motifs suivants :

- **Incohérences dans les mesures de stationnement :**
 - Imposition d'une interdiction de places de stationnement en secteur 1, jugée contraire aux besoins réels des habitants et des usagers.
 - Forte limitation du stationnement privé risquant de provoquer des conflits d'usage et des désordres sur le domaine public.
 - Contradiction entre la volonté de limiter le stationnement sur le domaine public et celle de réduire l'offre de stationnement privé.
- **Absence de prise en compte des besoins spécifiques :**
 - Nécessité de réaliser des études spécifiques sur les besoins en stationnement selon les types d'activités (artisanat, commerce de détail, services accueillant du public, bureaux).
- **Problèmes liés à la cartographie :**
 - La zone 5 mentionnée sur la cartographie du zonage stationnement par secteur n'est pas légendée, ce qui nuit à la compréhension globale du plan.
- **Contradictions avec les principes validés lors des concertations :**
 - Non-respect des principes validés, notamment la mise en place d'une dérogation pour les logements de type T4 et plus, avec une limitation à deux places de stationnement maximum par logement.
- **Problèmes liés aux Zones à Faibles Émissions (ZFE) :**
 - La commune estime que les ZFE devraient être retirées du plan, en raison de l'adoption d'un projet de loi par l'Assemblée nationale visant à supprimer ces zones.
- **Contradictions dans le plan d'action :**
 - Le plan d'action proposé est jugé en contradiction avec la stratégie de mobilité et le scénario retenu dans le document.

Commentaire CE :

Quelles suites le porteur du projet entend-t-il donner à ces réserves ?

Réponse MO :

Concernant les incohérences dans les mesures de stationnement, la commune de Vétraz-Monthoux n'est pas à ce jour concernée par les normes du secteur 1. Les communes concernées par ce zonage sont en accord avec les principes et les normes qui s'y réfèrent. Le PDM n'est pas compétent et n'a aucune prérogative sur la gestion du stationnement sur domaine public. Il n'y a donc pas dans le PDM, de volonté de limiter le stationnement sur domaine public.

Au sujet de l'absence de prise en compte des besoins spécifiques, ce sujet est déjà traité et déjà proposé dans le nouveau règlement. Concernant la sous destination « Pour toute opération avec une surface de plancher supérieure à 1000m² » : une étude trafic et stationnement spécifique sera exigée, aussi concernant la sous destination « bureau » : au regard de la diversité des activités concernées, il est exigé une étude spécifique.

De plus, lorsque la norme ne fixe pas un ratio mais une réalisation selon les besoins de l'opération, l'estimation des besoins doit être justifiée par le pétitionnaire et tenir compte d'un certain nombre de critères

Pour les problèmes liés à la cartographie, ce point est corrigé dans la version qui sera approuvée.

Pour la remarque sur les contradictions avec les principes validés lors des concertations, il est rappelé que le PDM, afin de favoriser l'implantation de grands logements, de type T4 et plus, et qui présentent un besoin plus important de stationnement, les communes auront la possibilité de déroger à ce plafond, sans dépasser le chiffre de deux stationnements par logement de type T4 ou plus.

Concernant la ZFE, le cadre légal et réglementaire maintient les ZFE, le décret étant toujours d'actualité et s'applique sur le territoire d'Annemasse Agglo.

A propos des contradictions dans le plan d'action du PDM, celui-ci comprend 73 actions, à la fois ciblées sur des thématiques précises de mobilité mais qui sont également transversales. Ces fiches actions découlent du long processus de construction conjoint avec l'ensemble des communes. Il est la traduction des enjeux/objectifs ainsi que du scénario de part-modale votés par les élus. Ce plan d'action, dans sa globalité, garantit sur la période du PDM d'atteindre l'ensemble de ces objectifs. A mi-parcours, l'évaluation obligatoire permettra d'ajuster au besoin les réalisations à faire pour y parvenir.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées et acte les corrections apportées à la cartographie que le PMGF envisage d'intégrer au projet de PDM avant approbation.

CR 01 - Commune de Vétraz-Monthoux

En complément de sa délibération en date du 21 novembre 2025, la commune a souhaité par LRAR en date du 14 janvier 2026 :

- Réaffirmer son opposition à une régulation excessive du stationnement privé dans le projet de PDM qui pourrait entraîner une saturation des voiries et une perte d'attractivité des centralités urbaines.
- Annexer des propositions visant à modifier, préciser ou compléter certaines fiches actions du PDM.

Commentaire CE :

Quelles suites le porteur du projet entend-t-il donner à ces propositions qui nous semblent présenter un intérêt pour le projet ?

Réponse MO :

Voir la réponses MO dans la partie 3.2 Emises par les communes au titre de l'avis simple pour la Commune de Vétraz-Monthoux

Appréciation de la CE :

Dont acte.

4.3 Contribution de la commune suisse de Présinge reçue par courrier

Par LRAR en date du 12 janvier 2026, la commune a souhaité exprimer ses préoccupations et suggestions concernant le Plan de Mobilité 2025-2035 d'Annemasse Agglo :

Aménagements cyclables

- Favorable au développement des aménagements cyclables, notamment la « Via Rhôna » et les connexions transfrontalières.
- Demande que les passages soient réservés aux cycles, vélos électriques et vélos cargos, excluant scooters et motos.
- Souhaite une rencontre avant la décision du Comité syndical du Pôle métropolitain.

Trafic et douanes

- Signataire d'une demande pour réduire de 25% le trafic individuel aux frontières.
- Constate une augmentation des flux malgré l'exploitation du CEVA, entraînant des nuisances.
- Opposé à la liaison autoroutière Machilly-Thonon sans mesures dissuasives.

Transports collectifs

- Souligne l'importance d'une meilleure desserte transfrontalière en transports collectifs.
- Propose des lignes de bus régulières pour Juvigny et Saint-Cergues, actuellement mal desservies.

- Demande une harmonisation des zones tarifaires et une extension de la desserte avec le soutien financier du canton de Genève.

Commentaire CE :

Quelles suites le porteur du projet entend-t-il donner à ces demandes et observations ?

Réponse MO :

En ce qui concerne les aménagements cyclables, le PDM fixe de nombreuses actions en matière de développement des modes actifs (à travers notamment, la mise en place du Schéma Directeur Cyclable) et engage une hiérarchisation des douanes. Pour la sollicitation d'une rencontre, ce point n'est pas possible dans le cadre de la procédure réglementaire. Le PMGF retient la demande et est favorable à des échanges sur le futur, notamment dans le cadre de la démarche Mobilité Pendulaire Chablais.

Sur le volet trafic et douanes, le PDM répond aux enjeux du trafic pendulaire et frontalier avec l'action 3-C-2 « Limiter le trafic de transit aux petites douanes », avec comme objectif de réduire les flux automobiles et mettre en œuvre des mesures opérationnelles selon le type de douane. Le diagnostic indique que le trafic est dense sur l'ensemble du réseau. Il est admis que le réseau reprenne, voir dépasse le niveau de 2019. Le Lemman Express a permis d'absorber la hausse du nombre de frontaliers et connaît un succès dépassant les prévisions (80 000 voyageurs après 5 ans de mise en service alors que les objectifs étaient portés à 50 000). Le PDM fixe donc comme grande priorité de réduire et optimiser les déplacements. Pour les déplacements pendulaires il s'agit de développer des alternatives crédibles à la voiture individuelle sur des distances de déplacements où elle apparaît particulièrement compétitive. Pour le projet de liaison autoroutière A412, Annemasse Agglo prend note de cette remarque et précise sa position : un avis favorable à ce projet mais assorti de recommandations et de mesures de compensation a été envoyé dans le cadre de la consultation du DDAE.

Au sujet des Transports collectifs, des réflexions sont en cours en niveau de la future DSP pour retravailler le réseau TC et son maillage, il est prévu que la commune de Saint-Cergues voit sa desserte TC améliorée. De plus, le PDM intègre cette demande avec l'action « 2.A.2 étudier la cohérence et l'harmonisation des zones tarifaires » dont le contenu vise à harmoniser les pratiques tarifaires avec les zones voisines, inclure la zone tarifaire 210 pour la gare de Machilly, organiser des discussions/groupes de travail avec les communautés d'agglomération voisines ainsi que les opérateurs TC pour la mise en place d'un titre TC à coût unique au sein du Grand Genève.

A noter que les tarifs des abonnements et billets de transport sont plus chers en transfrontalier entre Annemasse à Genève (4.9€ le ticket) qu'en local (1.7€ le ticket). Les tarifs sont aussi adaptés en fonction des revenus sur le territoire d'Annemasse agglo (tarification sociale et solidaire). L'harmonisation de la tarification pour améliorer la lisibilité auprès des usagers est en cours, notamment en lien avec la zone 230 de la Communauté de communes du Genevois.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations apportées et acte :

- L'avis favorable sous conditions du PMGF concernant la liaison autoroutière A412 ;
- Les réflexions en cours en niveau de la future DSP pour retravailler le réseau TC et son maillage ;
- Les actions en cours concernant l'harmonisation tarifaire.

4.4 Saisine de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe)

Mission Régionale d'Autorité environnementale

Formule des observations et recommandations concernant le plan de mobilité (PDM) 2025-2035 d'Annemasse Agglomération :

Observations :

– Enjeux environnementaux :

- Les principaux enjeux identifiés sont les émissions de gaz à effet de serre (GES), la qualité de l'air, la qualité du cadre de vie, la consommation d'espaces, la biodiversité et les milieux naturels.
- Le PDM ne démontre pas complètement comment les actions prévues permettront d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques.

– Articulation avec d'autres plans :

- L'articulation avec le PCAET, le Sraddet et la SNBC n'est pas suffisamment démontrée, notamment en raison de différences dans les horizons temporels des objectifs.
- L'articulation avec la charte du Grand Genève en transition et le PACT'air n'est pas présentée.

– Évaluation environnementale :

- L'analyse des incidences environnementales est principalement qualitative et nécessite d'être approfondie.
- Les impacts de certains projets d'infrastructures routières ne sont pas suffisamment analysés.

– Hypothèses et modélisations :

- Les hypothèses d'évolution démographique, de déplacements quotidiens et de mutation du parc automobile à horizon 2035 ne sont pas justifiées, ce qui limite la pertinence des résultats.

– Effets environnementaux :

- Les effets du PDM sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, la consommation d'espaces et la biodiversité ne sont pas suffisamment détaillés ni localisés.
- Les incidences des projets routiers, comme la mise à 2x2 voies des routes départementales D903 et D1206, ne sont pas intégrées dans l'analyse.

Recommandations :

– Amélioration de l'analyse environnementale :

- Approfondir l'analyse des scénarios de substitution et justifier les choix en fonction des objectifs de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques.
- Présenter le bilan carbone de la mise en œuvre du PDM, y compris les émissions projetées en phase de travaux, et définir des mesures de réduction ou de compensation.

– Articulation avec les autres plans :

- Démontrer l'articulation du PDM avec les objectifs des autres plans (PCAET, SNBC, SRADDET, charte du Grand Genève en transition, PACT'air).
- Présenter la manière dont les actions du PDM seront intégrées dans les plans locaux d'urbanisme (PLU).

– Analyse des impacts environnementaux :

- Localiser les zones concernées par une amélioration ou une dégradation de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore.

- Compléter l'analyse des incidences sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les nuisances sonores.
 - Évaluer les effets de l'urbanisation induite par les projets inscrits au PDM et définir des mesures d'évitement ou de réduction.
- **Justification des hypothèses et des choix :**
- Justifier les hypothèses d'évolution démographique, de déplacements quotidiens et de mutation du parc automobile.
 - Démontrer comment le plan d'action permet d'atteindre les objectifs affichés, au moyen de modélisations de l'évolution des pratiques de mobilité.
- **Projets routiers :**
- Justifier l'intégration des projets routiers, notamment la mise à 2x2 voies des routes départementales D903 et D1206, ou reconsidérer leur inclusion pour ne pas compromettre les objectifs du PDM.
- **Suivi et indicateurs :**
- Définir les valeurs de référence et les objectifs du PDM pour l'ensemble des indicateurs de suivi des impacts environnementaux.
 - Identifier des actions complémentaires et des mesures correctives en cas de non-atteinte des objectifs.

Commentaire CE :

Les observations et recommandations ci-dessus visent à améliorer la qualité de l'évaluation environnementale et à garantir une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans la mise en œuvre du PDM d'Annemasse Agglo.

Quelles suites le porteur du projet entend-t-il donner à ces dernières qui nous semblent de nature à améliorer positivement le projet de PDM ?

Réponse MO :

Pour la partie Observations :

Sur les enjeux environnementaux, les articulations avec les objectifs chiffrés seront analysées en fonction des données disponibles.

Concernant l'articulation avec les autres plans, seule l'articulation avec les documents cadres est analysée. L'articulation avec la Charte du Grand Genève sera rajoutée dans le dossier pour approbation.

Pour l'évaluation environnementale, l'analyse des incidences du PA est proportionnée au niveau de détail des actions et ne pourra pas être développée davantage. Les zooms sont réalisés uniquement sur les projets dont la localisation précise est connue, ce qui a été réprécisé dans les paragraphes d'introduction.

Pour les hypothèses démographiques, Il est rappelé que les hypothèses démographiques sont précisées dans la partie diagnostic / préalable afin de prendre en compte les particularités et singularités liées au dynamisme du territoire frontalier.

Les hypothèses de croissance démographique se basent sur les derniers recensements DDT avec les hypothèses de croissance du SCOT prolongée à l'horizon 2035. Le rapport est complété par une note expliquant la méthodologie de définition de parts modales en partie 3-Objectifs chiffrés.

Pour les déplacements quotidiens, le diagnostic met en avant une utilisation de la voiture en baisse. Concernant la mutation, les chiffres retenus s'appuient sur l'état des lieux issu du diagnostic.

Sur la partie effets environnementaux, comme dit précédemment, l'analyse est proportionnée au détail des projets et ne sera pas approfondie. De plus, pour les projets routiers ; ceux-ci ne sont pas portés par le PDM, mais présentés succinctement dans le paragraphe d'analyse des incidences cumulées.

Pour la partie Recommandations :

Au sujet de l'amélioration de l'analyse environnementale, l'analyse des scénarios est proportionnée à leur niveau de détail et ne sera pas approfondie. Les estimations d'ATMO seront comparées aux objectifs du PCAET, en fonction des données disponibles et seules les émissions des scénarios ont pu être calculées.

Pour l'articulation avec les autres plans, le PDM a établi plusieurs stratégies pour la définition des parts modales avec la proposition de 3 scénarios (projection SCOT, trajectoire Climat, Plan Climat).

C'est le scénario Trajectoire climat, qui a été retenu. Celui-ci s'inscrit dans les ambitions hautes des politiques engagées au niveau du Grand Genève avec la charte du Grand Genève.

L'action d'Annemasse Agglo devra inscrire les mobilités selon une trajectoire de transitions qui exige de combiner à la fois :

- Un report modal vers les modes actifs à hauteur de 10 % pour vélo et 30 % pour la marche à pied, les transports collectifs à hauteur de 16 % avec le développement de l'usage du ferroviaire et le renforcement du réseau TAC et du covoiturage pour les déplacements d'échanges ;
- Le changement de comportement visant à un usage raisonné de la voiture individuelle, la mutation nécessaire des sources d'énergie du parc automobile vers des sources d'énergies décarbonées.

Concernant l'articulation avec le PCAET, Annemasse Agglo est engagée dans la transition environnementale et énergétique de son territoire, notamment dans le cadre de son Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), approuvé en 2016 et en cours de révision pour la période 2023-2029, de l'élaboration de son Schéma Directeur de l'énergie, visant à diminuer de 40% les consommations liées à la mobilité.

L'objectif à 2035 est de viser une baisse de la part modale de la voiture de -16 points pour atteindre 42% des déplacements des habitants du territoire en 2035. Cette baisse devrait amorcer une diminution du nombre de déplacements automobiles générés par les habitants du territoire entre 2025 et 2035, malgré le dynamisme démographique.

Annemasse Agglo rappelle que les PLU des communes ont un délai de 3 ans pour être mis en compatibilité avec le PDM.

Plusieurs actions concernent directement les PLU à travers les pièces les composant :

- Le règlement écrit, et notamment l'article sur le stationnement avec le respect des normes pour les destinations logement / artisanat et commerce de détail / activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle / bureaux (action1-B-5 Mettre en place un zonage du stationnement privé)
- Le plan de zonage avec la mise en place d'emplacement réservés pour répondre au SDC par exemple, de servitudes pour densifier les secteurs autour des lignes et des PEM, des emplacements réservés pour la création de parkings relais / aménagement de voirie / zones piétonnes
- Les OAP : l'action 1-A-1 pour lier densification et mobilité, favoriser les perméabilités piétonnes des futures opérations, mutualisation du stationnement
- Les OAP thématiques : les actions du PDM peuvent être traduites dans une OAP thématique

Pour rappel, extrait de l'article L. 151-6 du Code de l'urbanisme : Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En ce qui concerne l'analyse des impacts environnementaux : aucune modélisation de ce type n'a été réalisée. Seuls les projets précisément localisés font l'objet d'un zoom et de mesures ERC thématiques le cas échéant. Les autres projets sont analysés de manière globalisées (incidences potentielles) dans l'analyse des actions et font également l'objet de mesures ERC, intégrées ou non dans le corps des actions.

Pour la partie justification des hypothèses et des choix, le rapport du PDM explique ces éléments. Les hypothèses de déplacements quotidiens et les hypothèses d'évolutions démographiques reprennent les données et les objectifs chiffrés du SCoT. Ce point est expliqué dans le rapport. Le plan d'action comprend 73 actions, à la fois ciblées sur des thématiques précises de mobilité mais également transversales.

Ces mesures peuvent donc être infrastructurelles, comportementales, sociétales.

Pour rappel, ce PDM est ambitieux sur le changement de comportement. Cet enjeu est difficilement transposable en matière de part modale.

Ce sont l'ensemble des mesures qui vont pouvoir permettre d'atteindre les objectifs chiffrés.

Dans le cadre de l'approbation, pour répondre à cette demande, les fiches actions sont complétées avec le type de mode impacté.

En compléments de la réponse dans la partie « Observations » sur ce point, les projets routiers répondent à des objectifs de fluidification et d'apaisement du trafic sur des voiries et des secteurs non destinés à accueillir des charges et des volumes conséquents et indirectement de la sécurisation des traversées des villages, compatible avec la hiérarchie du réseau.

Concernant le suivi et indicateurs, les états initiaux (valeur à t0) des indicateurs d'état ont été renseignés, les seuls objectifs affichés par le PDM sont les parts modales et seront précisées dans le paragraphe.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées et acte les compléments que le PMGF envisage d'intégrer au projet de PDM avant approbation, à savoir :

- L'ajout au dossier de l'articulation du projet avec la Charte du Grand Genève ;
- La complétude des fiches actions avec le type de mode impacté ;

Elle relève en outre la difficulté d'une mise en œuvre efficace et performante des actions du PDM en l'absence d'un PLU à l'échelle du territoire de l'Agglomération annemassienne qui permettrait de coordonner et accélérer la mise en œuvre de ces dernières.

5. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

5.1 Méthodologie du classement des contributions

Pour l'identification des contributions et permettre leur classement, une codification a été définie pour simplifier la corrélation entre les différents modes de transmission et éviter les doublons.

Le principe de classement de toutes les contributions s'établit comme suit :

- Contributions orales reçues en permanence : code de la commune de permanence suivi de la lettre **P** (pour Permanence) et d'un numéro d'ordre.

COMMUNES	Code	COMMUNES + AGGLO	Code
Ambilly	AMB	Juvigny	JUV
Annemasse	ANN	Lucinges	LUC
Bonne	BON	Machilly	MAC
Cranves-Sales	CRA	Saint-Cergues	STC
Etrembières	ETR	Vétraz-Monthoux	VEM
Gaillard	GAI	Annemasse Agglo	AAG

Exemple : **ANN-P1** : contribution n°1 reçue lors d'une permanence à **Annemasse**

- Les contributions déposées sur le registre numérique sont automatiquement renseignées par ordre chronologique avec la codification suivante : E pour les courriels et @ pour celles déposées directement sur le registre dématérialisé,
- RP pour les contributions écrites dans l'un des registres papier mis à disposition dans les différents lieux de permanences puis dématérialisées.

Exemple : **MAC-RP01/@25**, contribution n°1 inscrite sur le registre de Machilly puis enregistrée sur le registre dématérialisé sous le numéro 25

- CR pour les contributions adressées par courrier ou remis en main propre.

Exemple : **CR02**, Courrier reçu au siège, dans l'une des communes de l'agglomération ou remis en main propre à l'un des CE lors de ses permanences.

Toutes les contributions ont été classées au sein d'un tableau récapitulatif général dans lequel, le cas échéant, les correspondances ont pu être établies. Ainsi, la commission était en mesure de regrouper les éventuelles différentes contributions d'une même personne (ou groupe) portant sur le même sujet. Exemple : **@ 8/GAI-P3**.

5.2 Observations du public par thèmes (commentaires éventuels de la CE), réponses du porteur du projet et appréciation de la CE

5.2.1 Réseau Transport en Commun

Code Contribution	NOM du (des) contributeur(s)
@-2.2	MAILLARD Laurence
Contribution : Demande de prolongement des lignes 5 et 8, qui aujourd'hui s'arrêtent à La Bergue, jusqu'à Lossy quartier amont de Cranves-Sales, avec des bus de petite taille, notamment pour permettre l'accès des jeunes aux équipements de la commune.	
Commentaire CE : Cette demande est à rapprocher en complément de celle de la création de voies cyclables sur Lossy (@-2.1). L'extension des lignes 5 et 8 vers Lossy ne semble pas être envisagée à l'échéance de ce projet de PDM.	
Réponse MO : Le PDM fixe comme action de poursuivre le développement du réseau urbain de transport collectif (action 4-B-1) avec plusieurs pistes pour l'améliorer. Il est rappelé que la nouvelle DSP devra statuer et définir une nouvelle organisation du réseau TC. Le territoire ne peut pas bénéficier d'une desserte complète par TC pour des raisons de coût d'investissement et de fonctionnement. A travers l'action 4-B-2, il est prévu d'améliorer l'offre des lignes TAC entre la première couronne et le cœur de l'agglomération et de développer / restructurer le réseau. A l'heure actuelle, les choix ne sont pas arrêtés et restent suspendus à la nouvelle DSP. Le secteur de Lossy compte tenu de sa faible densité n'est de ce ne fait pas un secteur prioritaire. De fait, une offre régulière entre la Bergue et Lossy n'est pas envisagée à court terme. Il y a actuellement un transport à la demande qui permet de se rendre entre Lossy, la Route des Tattes, Altéa P+R ou Machilly. Le suivi de l'usage du transport à la demande permettra d'évaluer la nécessité d'une ligne régulière sur ce secteur.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications apportées et acte les améliorations que le PMGF envisage d'apporter à l'offre TAC entre la première couronne et le cœur de l'agglomération.	
@-3	ANONYME
Contribution : Demande à rapprocher de la 2.2.	
Commentaire CE : Demande notamment d'un meilleur cadencement du TC vers Lossy, quartier amont de Cranves-Sales.	
Réponse MO : A rapprocher avec la réponse de la 2.2. La mise en place du nouveau système de transport à la demande depuis septembre 2025, va permettre de suivre la demande des trajets au départ et à l'origine de Lossy. Ce suivi permettra une évaluation du besoin.	

Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées.	
@-4.2	ANONYME
Contribution : Avis critique concernant les modalités du projet d'insertion d'une ligne de Bus en site propre sur la route de Taninges qui pénalise la circulation automobile sur cet axe. Demande de développer les transports en commun Bonne/Cranves-Sales en direction d'Annemasse en passant par la zone commerciale du haut de Ville la Grand afin de mieux répondre aux besoins et aux pratiques des habitants, ce qui permettrait un meilleur usage du transport en commun. Demande d'envisager un fonctionnement qui n'oppose pas automobilistes et usagers des TC.	
Commentaire CE : Ces propositions méritent examen de la part du porteur du projet.	
Réponse MO : L'objectif du PDM est de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les autres modes alternatifs. La route de Taninges est concernée par le projet de BHNS. Ce projet est essentiel pour renforcer l'offre de transport dans l'agglomération et améliorer la qualité de vie des usagers. Le projet sur la route de Taninges n'a pas pour but d'opposer voiture et Transports en Commun mais plutôt de faire gagner du temps à une ligne importante du réseau qui se rend à la gare. Les sites propres bus permettent une cohabitation optimale entre ces 2 modes de transports. En ce qui concerne la desserte des zones commerciales et de la zone du Mont-Blanc, au-delà du réseau déjà en place avec notamment le BHNS Tango, la future DSP aura pour objectif de définir un nouveau réseau et de répondre aux besoins des usagers sur l'ensemble du territoire, zone d'activités y compris.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications et informations apportées.	
@8	MICOL Arnaud
Contribution : Est-ce possible qu'une ligne de bus plus directe et plus rapide desserve le CHAL depuis Annemasse ?	
Commentaire CE : Le seul projet inscrit est celui contenu dans le projet de PDM.	
Réponse MO : Le PDM fixe des actions (4-B-1 Poursuivre la structuration du réseau TC autour des besoins et des polarités) pour développer les TC. La future DSP pourra apporter des réponses ciblées. A noter que le CHAL est desservi par le réseau Proximité et le TAD, qui permet de se rendre au Centre Hospitalier Alpes Léman, mais uniquement les dimanches et jours fériés Dans le cadre du projet de TCSP entre la gare d'Annemasse et Bonne, les aménagements ouverts en fin d'année 2025 sur la route de Taninges ont pour objectifs une amélioration de la vitesse commerciale et du temps de parcours sur ce trajet. D'autres aménagements sont prévus afin d'améliorer le temps de parcours entre Annemasse et le CHAL. Depuis le 5 janvier 2025, une augmentation d'offre a été faite de la ligne 5 à destination du CHAL en semaine et le samedi. L'offre sera également renforcée à moyen terme.	

Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications et informations apportées.	
@9	DEFFAUGT Guillaume
Contribution : Rejoindre l'église de Ville-la-Grand depuis Bas-Monthoux (Vétraz-Monthoux), Cranves-Sales ou Bonne nécessite un changement à la gare d'Annemasse. Résultats pour les collégiens et lycéen du Juvenat, c'est 45 min de déplacement pour un trajet qui pourrait en faire 20. De nombreux élèves sont donc transportés par leurs parents en voiture individuelle.	
Commentaire CE : Compte-tenu de l'impact de cette absence sur la mobilité de l'Agglo, la demande mérite examen de la part du porteur du projet.	
Réponse MO : Le PDM fixe des actions sur la mobilité de jeunes (1-B-1 Réduire les trajets d'accompagnement scolaires). Un travail est en cours pour l'amélioration de la vitesse commerciale de la ligne 5, qui permettra de faire gagner du temps aux scolaires utilisant cette ligne puis celle de la ligne Tango. Ce sujet pourra être intégré dans le cadre des réflexions de la future DSP. De plus, le développement du Schéma Directeur Cyclable va également permettre de faciliter et améliorer l'usage du vélo pour les populations jeunes (sécurité et connexion des itinéraires).	
Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées.	
@19.1	MEYER Estelle
Contribution : Pour la ligne 7 : demande de mettre des bus le week-end et pendant les vacances pour que les habitants, et surtout les jeunes non motorisés, puissent aller à Annemasse, au cinéma, au laser-game, faire les boutiques... Pour la ligne 5 : demande que tous les bus aillent jusqu'à l'hôpital. Les personnes âgées, les personnes non motorisées peines à venir jusqu'à l'hôpital. Elles sont en retard à leurs rendez-vous ou 2h à l'avance. Pour une personne malade c'est difficile d'attendre plusieurs heures. Pour le TAD A et B : n'a jamais trouvé le tracé de ces 2 bus pour savoir à quel arrêt le prendre ou s'arrêter le plus proche de chez elle étant située une zone du TAD. Pour le Léman Express Annemasse/Thonon : demande de doubler voie ferrée au minimum jusqu'à Thonon. Il y a un fort trafic une forte demande mais au moindre problème, les trains sont arrêtés dans les 2 sens.	
Commentaire CE : Demandes concrètes et précises. Il appartient au porteur du projet de répondre s'il le souhaite.	
Réponse MO : En ce qui concerne l'augmentation d'offre sur le réseau, il est nécessaire de rappeler que cela entraine des coûts supplémentaires d'investissements et de fonctionnements qui nécessitent des arbitrages et une cohérence dans l'évolution du réseau.	

En ce qui concerne, la ligne 7 : il est envisagé d'harmoniser les horaires de cette ligne entre la période scolaire et les vacances scolaires

Pour la ligne 5 : depuis le 5 janvier 2025, l'offre à destination du CHAL a été renforcée en semaine et le samedi et il est envisagé de renforcer l'offre à moyen terme.

Le nouveau système de TAD mis en place en septembre 2025, fonctionne d'une adresse vers un point de rabattement et inversement, selon une grille horaire. Toutes les informations sont disponibles ici : <https://www.tac-mobilites.fr/nos-services/transport-la-demande>.

L'augmentation d'offre et la restructuration du réseau seront réinterrogées lors de la future DSP.

Au sujet du Léman Express, il faut rappeler que son exploitation est confiée à Lémanis et qu'en ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, c'est la SNCF qui est compétente. Il n'est pas prévu ou connu à ce jour de projet de doublement de voies sur le tronçon évoqué. Les seules informations connues sont celle d'un renforcement d'offre et de la mise en circulation de matériels roulant à double étages après 2030. Cette remarque sera transmise à la SNCF dans le cadre de projet du SERM franco-suisse en cours d'élaboration.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications et informations apportées et acte que le PMGF réinterrogera l'augmentation d'offre et la restructuration du réseau lors de la future DSP.

@11.1

PERINEL Anthony

Contribution :

Un manque de solutions en matière de mobilité pour le secteur de Levaud à Cranves-Sales. Aucun TC ni transports scolaires.

Commentaire CE :

Il est compréhensible que les zones périphériques, notamment peu denses, soient davantage difficiles à desservir. Toutefois, afin de diminuer le recours aux véhicules individuels, est-ce que l'AOM prévoit des mesures particulières sur ce secteur dans le cadre de l'action 4.B.2 ?

Pour les transports scolaires, il est étonnant qu'aucune desserte ne soit prévue, comment se réalise en conséquence le ramassage scolaire ?

Réponse MO :

Il est rappelé que le réseau de Transports en Communs ne peut pas desservir l'intégralité du territoire pour des coûts d'infrastructures et de fonctionnements. Le Plan De Mobilité fixe des actions entre densification et desserte en Transports en Communs. Le Transport à la Demande peut apporter une réponse.

Cependant, au niveau du secteur de Levaud, celui-ci ne peut pas être desservi en bus du fait de la configuration de la voirie. Aujourd'hui il est possible de réserver le TAD de son domicile jusqu'à un point de rabattement, notamment Altéa P+R, pour ensuite prendre la ligne 7 et se rendre à l'établissement « Les Justes ».

En parallèle les plans de mobilités scolaires sont développés pour réduire l'usage de la voiture individuelle pour ce type de motif de déplacements (action 1-B-1).

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications et informations apportées.

@12

ANONYME

Contribution :

Desserte en TC insuffisante sur Cranves-Sales, ne permet pas aux personnes dépourvues de moyens propres de locomotion d'aller à l'hôpital le dimanche. Horaire de bus qui s'arrêtent trop tôt dans la journée.	
Réponse MO : Depuis, le 5 janvier l'offre à destination du CHAL a été améliorée en semaine et le samedi. L'offre de la ligne 5 va être améliorée à moyen terme. Le dimanche un service de TAD pour l'hôpital est disponible sur réservation.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées.	
@20	ANONYME
Contribution : Demande qu'il y ait davantage de bus pour desservir Cranves-Sales y compris pendant les congés scolaires.	
Commentaire CE : Au-delà de la question de l'amélioration de la couverture des TC sur Cranves-Sales, est-il prévu de renforcer la grille horaire ? Plus largement, dans le cadre de l'action 4.B.2, il est attendu de la part de l'AOM d'expliquer les mesures concrètes de renforcement des TC sur ce secteur périphérique de l'Agglomération.	
Réponse MO : Le PDM vise à un juste équilibre dans la desserte en Transports en Commun du territoire et l'aménagement du territoire selon les coûts de fonctionnement et d'investissement. Les secteurs avec un fort potentiel de fréquentation seront privilégiés pour l'amélioration de la desserte. Une harmonisation des grilles horaires pour une offre non différenciée entre hors vacances et vacances est envisagée dans le futur réseau mis en place fin 2026. En ce qui concerne le renforcement de l'offre sur la commune, en fonction du bilan du TAD et des besoins, il pourra être envisagé la mise en place d'une offre et une ligne régulière.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées et acte les perspectives que le PMGF envisage pour Cranves-Sales.	
@14.1	SIRBAL Chaïmae
Contribution : Observation sur les salaires des conducteurs de bus ne rendant pas le métier attrayant.	
Commentaire CE : Sur la problématique des conducteurs de bus et de leur salaire, cela ne relève pas directement du Plan de mobilité bien que ce soit un sujet important, et la situation frontalière complexifie certainement les difficultés pour trouver des conducteurs.	
Réponse MO : Cette demande ne relève pas directement du PDM. Toutefois Annemasse Agglo a pleine conscience de ce contexte transfrontalier et de fait, de la problématique pour le recrutement et d'attractivité pour le maintien des conducteurs de bus.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications apportées.	
@14.2	SIRBAL Chaïmae

Contribution : Besoin de communication sur les perturbations sur les réseaux TAC.	
Commentaire CE : Il est important que les moyens de renseignement et de communication permettent aux usagers de comprendre la situation assez rapidement quand des anomalies sont constatées. Est-ce que l'action 2.A.1 vise précisément à renforcer l'information en améliorant aussi l'intégration de la situation entre les différents opérateurs de mobilité ?	
Réponse MO : Ce sujet est primordial pour la qualité du service. Le délégataire ou transporteur a des obligations au sujet de la communication aux usagers lorsqu'il y a des perturbations. L'AOM rappelle régulièrement au délégataire réseau TAC de diffuser les informations sur les différents canaux disponibles (application, site internet, sms). Ce sujet est bien pris en considération en vue de son amélioration avec d'une part l'action 2.A.1 qui répond en partie et d'autre part l'action 4.B.3 qui vise à améliorer les parcours clients et de fait l'information aux arrêts.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications et informations apportées.	
@14.3	SIRBAL Chaïmae
Contribution : Des aménagements sont nécessaires pour rendre prioritaires les bus et éviter ainsi les retards.	
Commentaire CE : Sur la priorisation donnée aux transports collectifs afin que ceux-ci soient à l'heure, cela relève de l'action 1.E.4 où la requalification des axes urbains supportant des niveaux de trafic important doit donner davantage de place aux solutions de mobilité alternatives.	
Réponse MO : Des aménagements de site propre supplémentaires sont déjà envisagés sur la ligne 5. D'autres projets sont à l'étude sur d'autres lignes. La fiche action 4-B-4 « Améliorer les vitesses commerciales » a pour objectif de répondre à cette remarque à travers l'identification et la mise en œuvre d'infrastructures pour prioriser le bus afin d'accroître sa vitesse commerciale et réduire les retards éventuels en heure de pointe.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées.	
@14.4	SIRBAL Chaïmae
Contribution : Mettre davantage de cohérence dans les horaires de bus et le train pour les correspondances.	
Commentaire CE : Sur le besoin d'avoir une meilleure articulation dans les horaires entre les divers modes de transports, cela est un enjeu crucial d'intermodalité => action 3.A.2 pour renforcer le lien avec les transports régionaux, nationaux et internationaux mais aussi 3.B.1 avec des mesures en faveur de l'intermodalité et le rabattement.	

Réponse MO :	
<p>Le PDM identifie plusieurs actions pour répondre à l'enjeu d'intermodalité et de transbordement entre modes de déplacements. Des améliorations ont été mises en place en novembre 2024 sur les lignes 5 et Tango afin de renforcer les connexions avec le train. Le prochain réseau de septembre 2026 de transport permettra une meilleure connexion avec les lignes structurantes comme le train et le tram.</p>	
Appréciation de la CE :	
Elle prend note des informations apportées.	
@-21	ANONYME
Contribution :	
<p>Dénonce l'insuffisance de bus desservant l'Hôpital (CHAL), ce qui est contradictoire avec l'objectif de diminuer le trafic automobile. Souhaiterait un doublement du cadencement (1 toutes les 1/2 heure) au minimum).</p> <p>Souhaiterait également la mise en place de bus spéciaux en lien avec les spectacles ayant lieu à Château-Rouge à Annemasse notamment en fin de soirée (après spectacle) ce qui éviterait, à ceux qui n'habitent pas Annemasse, de ne pas utiliser leur voiture personnelle.</p> <p>Par ailleurs, malgré l'information donnée concernant les perturbations sur le réseau TAC pendant la semaine du 12 au 18 janvier, aurait souhaité connaître la(es) raison(s) exacte(s) qui ont entraîné la suppression de plusieurs bus.</p>	
Commentaire CE :	
A rapprocher des observations traitant du même souci d'amélioration les liaisons avec le CHAL (@8,12,19) et de l'observation @14.2 concernant l'information du public lors de perturbations sur le réseau TAC.	
Réponse MO :	
<p>L'offre pour le CHAL a été renforcée depuis le 5 janvier 2025 en semaine et le samedi. L'offre sera de nouveau renforcée à moyen terme. De plus, une réflexion est menée pour améliorer l'amplitude des lignes et proposer un service pour la soirée.</p> <p>La perturbation sur le réseau TAC de ce début d'année du mois de janvier a été causée par une absence de conducteurs liée à des difficultés de recrutement et à un taux d'absentéisme plus important que d'habitude.</p>	
Appréciation de la CE :	
Elle prend note des informations apportées.	
@23	WIDMER Tamara
Contribution :	
<p>Le projet de liaison en transport collectif structurant entre Annemasse et Bonne constitue un axe majeur pour les déplacements quotidiens et pendulaires du territoire.</p> <p>Estime à ce titre, qu'un prolongement de la ligne de tram 17 depuis son futur terminus du rond-point de l'Étoile jusqu'au centre de Bonne apparaît comme une alternative pertinente au scénario de TCSP bus envisagé.</p> <p>Fonde son argumentation sur une comparaison TCSP/Tram à l'avantage de ce dernier à tous points de vue : fiabilité, capacité supérieure, ressources humaines et pérennité du service.</p>	
Commentaire CE :	

Proposition argumentée que mériterait d'être étudiée par le porteur du projet.	
<p>Réponse MO :</p> <p>Il est important de rappeler que le terminus du Tram ne se situe pas au rond-point de l'Etoile mais au niveau du Lycée des Glières à 500m et 2 stations plus loin. Il n'est pas prévu de prolonger le tram pour des raisons techniques, financières et d'aménagement du territoire (densité d'habitants desservis). Le surcoût que représente un TRAM par rapport à un TCSP ne se justifie qu'en milieu urbain avec un certain niveau de densité.</p> <p>Les coûts de travaux et d'exploitation entre un TRAM et un TCSP ne sont pas comparables. En ce qui concerne le TRAM phase 2, le coût est approximativement à 40 millions d'euros du km en prenant en compte l'ensemble des coûts projets. Pour un TCSP double sens le coût serait d'environ 15 millions d'euros du km. L'intérêt du TCSP est que l'on rationalise les moyens et l'espace en mettant en place un site propre uniquement quand cela est utile au regard de la circulation. Cela permet aussi bien les moyens financiers que l'espace en mettant en place une voie dédiée au bus uniquement sur les tronçons stratégiques au regard de la circulation.</p> <p>L'efficacité (efficacité/coût) entre ces 2 types de modes de transports mis en perspective avec le potentiel de voyageurs n'est pas en faveur d'un mode lourd comme un tram.</p> <p>De plus, au niveau du projet Route de Taninges, il existe des contraintes fortes d'insertion d'un tel mode de transport qui rend impossible un tracé de TRAM et le maintien d'un double sens voiture.</p>	
<p>Appréciation de la CE :</p> <p>Elle prend note des justifications et informations apportées.</p>	
@24.3	ANONYME
<p>Contribution :</p> <p>Absence de desserte de bus régulier de Juvigny Chef-lieu.</p>	
<p>Commentaire CE :</p> <p>Actuellement il n'y a en effet en dehors du TAD A aucune ligne régulière desservant Juvigny, et malgré le constat affiché dans le diagnostic est-ce que l'AOM prévoit de desservir à terme cette commune avec une ligne régulière ?</p>	
<p>Réponse MO :</p> <p>Cette remarque sera intégrée dans les réflexions dans la DSP. Il convient de rappeler qu'une offre supplémentaire a pour conséquence une augmentation du coût du réseau. C'est pourquoi les zones périurbaines sont naturellement moins bien desservies en transport collectif. Ceci en raison du rapport coût usager beaucoup plus important et de l'impossibilité de desservir tous les habitants notamment ceux qui font le choix de résider hors des zones urbaines rassemblant l'ensemble des services. De plus le réseau est déterminé selon un équilibre densité habitant emploi / desserte.</p> <p>Un TAD est en service sur la commune de Juvigny permettant de se rabattre sur les points de connexion suivants : Machilly gare, Routes des Tattes et Altéa P+R. Nous évaluons l'utilisation du service qui ne nécessite pas à ce jour une ligne régulière.</p>	
<p>Appréciation de la CE :</p> <p>Elle prend note des justifications apportées et acte l'intégration de la remarque dans les réflexions de la DSP.</p>	
@25.1	Bertrand
<p>Contribution :</p>	

Manque de bus les soir et les week-ends.	
Commentaire CE : La question de la grille horaire a bien évidemment un impact dans le changement des comportements, car dans l'idéal il faudrait des transports en commun les soirs et week-end, mais cela implique des moyens (coût et disponibilité des conducteurs, exploitation des véhicules), certainement coûteux pour un usage faible, et des nécessités de garantir aussi des mesures de sécurité accompagnant l'extension de la grille horaire.	
Réponse MO : Des réflexions sont en cours sur l'amplitude des lignes et une offre pour le soir avant 00h00. Des réflexions sont également en cours pour optimiser l'usage des transports collectif, tout en sachant que les fréquences sont naturellement moins fortes en raison d'une part plus faible d'usagers à transporter et des coûts associés. Cela étant, des solutions pourraient être apportées notamment à travers le transport à la demande qui pourrait être élargi au soir.	
Appréciation de la CE : Elle prend acte des réflexions en cours.	
@27.1	ANONYME
Contribution : Concernant la Ligne 6 (la plus fréquentée) : <ul style="list-style-type: none"> – Remettre un arrêt de bus à Moillesulaz pour desservir France services et le tram 12 ; – Prévoir un arrêt du bus 6 à la gare d'Annemasse ; actuellement, le temps de marche est trop long ; cela permettrait de prendre d'autres bus et surtout de prendre le train sans rupture de charge et sans attente ; – Augmenter le cadencement et l'amplitude horaire du bus 6 y compris pendant les vacances scolaires et le weekend ; renforcer les liaisons avec les autres modes de transport pour inciter les usagers de l'HPPS à prendre les transports en commun ; – Croix d'Ambilly : l'arrêt du bus 6 est trop loin de l'arrêt de tram 17 ; – A certaines heures le collège J. Prévert n'est pas desservi et les jeunes basculent sur l'arrêt châtelaine ; c'est dangereux ; – Pour augmenter la vitesse, prévoir de mettre la ligne 6 en site propre rue de l'industrie, rue P. Mendes France, rue Lachenal ; ce qui implique de mettre les rues P. Mendes France et Lachenal en sens unique (sens circulation Croix d'Ambilly - rue de l'industrie) et de prévoir de mettre en sens unique la rue du Brouaz jusqu'à la route de Genève (sens circulation rue d'Arve - route de Genève) ; projet à finaliser pour une mise en service en 2028. 	
Commentaire CE : Le contributeur formule plusieurs demandes et propositions qui méritent examen par le porteur du projet.	
Réponse MO : Pour précision, les chiffres de fréquentation démontrent que la ligne 6 n'est pas la plus fréquentée à ce jour sur notre réseau TAC, c'est la ligne BNHS Tango. Il est précisé qu'il est possible de faire une connexion entre la ligne 6 avec le tram en amont de l'arrêt Moillesulaz via la Croix d'Ambilly. Des réflexions déjà sont en cours afin de revoir le tracé de la ligne 6 pour une desserte de la Gare fin 2026. Nous sommes conscients que l'arrêt Croix d'Ambilly est éloigné de celui du TRAM pour une correspondance optimale. Des réflexions à venir vont être menées afin de trouver une solution pour un rapprochement de l'arrêt de Bus.	

<p>En ce qui concerne la desserte du Collège Jacques Prévert, une augmentation d'offre à déjà mise en place en novembre 2024. De plus, il a déjà été étudié un renforcement d'offre toute la journée pour la desserte de cet arrêt. Cependant, cela a été jugé trop complexe en gestion et très onéreux au regard du nombre d'usagers (principalement des scolaires).</p> <p>En ce qui concerne les propositions de mise en site propre de certains axes utilisés par la Ligne 6, une étude a été réalisée dans le cadre du dépôt d'une fiche mesure du Projet d'Agglomération n°6. Cette étude a pour objectif d'identifier les secteurs où la vitesse commerciale est la plus faible et les aménagements qui pourraient être mis en œuvre pour l'augmenter. Il est également important de rappeler que les modifications de plan de circulations relèvent des compétences communales.</p>	
<p>Appréciation de la CE :</p> <p>Elle prend note des justifications apportées et acte les réflexions à venir afin de trouver une solution pour un rapprochement de l'arrêt de Bus.</p>	
@27.2	ANONYME
<p>Contribution :</p> <p>Concernant le Transports en commun en général :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas oublier ceux qui ne peuvent faire du vélo, ne peuvent faire 10 min de marche pour atteindre un arrêt de TC, puis 10 min pour atteindre le service ou le commerce ou le loisir convoité. 	
<p>Commentaire CE :</p> <p>Ces demandes suggèrent un plus grand rayonnement du réseau de transport en commun sur Annemasse Agglo, ce qui nécessitera des moyens d'investissements plus importants.</p>	
<p>Réponse MO :</p> <p>Il est rappelé que le réseau de Transports en Commun ne peut pas desservir l'entier du territoire d'Annemasse Agglo, pour des raisons de coûts d'investissement et de fonctionnement. Des efforts conséquents ont été réalisés ces dernières années à travers les différentes évolutions d'offres et des nouvelles infrastructures mises en œuvre. Cependant, le PDM propose plusieurs actions liant urbanisme, densité / desserte TC.</p> <p>Des réflexions sont en cours pour adapter le réseau de transports collectif TAC dans le cadre de la mise en service du tram phase 2 pour assurer une meilleure couverture du réseau de bus en lien avec les zones urbanisées. Les zones plus périurbaines sont naturellement moins bien desservies, mais le transport à la demande peut être utilisé.</p>	
<p>Appréciation de la CE :</p> <p>Elle prend note des justifications apportées et acte les réflexions en cours pour adapter le réseau de transports collectif TAC dans le cadre de la mise en service du tram phase 2 afin d'assurer une meilleure couverture du réseau de bus en lien avec les zones urbanisées.</p>	
@6	DEVOURLY Claude
<p>Contribution :</p> <p>Demande de relier le secteur résidentiel de Ville-la-Grand à la zone commerciale via la ligne 3 Gaillard/Ville-la-Grand</p>	
<p>Commentaire CE :</p> <p>Il est en effet important de relier les polarités résidentielles à celles commerciales pour résorber en partie le trafic automobile. En cela une offre de transports collectifs reliant les zones commerciales aux zones de chalandises à proximité est importante.</p>	
<p>Réponse MO :</p>	

<p>Des réflexions sont en cours pour adapter le réseau de transports collectif TAC dans le cadre de la mise en service du tram phase 2 comprenant notamment une amélioration de la desserte des pôles générateurs de déplacements, autrement dit les zones commerciales notamment.</p> <p>Fin 2026, il est prévu une réorganisation du réseau qui permettra une liaison directe entre Gaillard et la Zone commerciale de Ville-la-Grand.</p>	
<p>Appréciation de la CE :</p> <p>Elle prend acte de la réorganisation envisagée du réseau qui permettra une liaison directe entre Gaillard et la Zone commerciale de Ville-la-Grand.</p>	
ANN-RP 1	MARTINEZ Ch.
<p>Contribution :</p> <p>Demande à revoir la ligne 3 qui cumulée à la ligne 6 et le Tango sont 3 lignes qui desservent Ville-la-Grand.</p> <p>Demande une desserte TC le dimanche afin que les habitants puissent accéder aux équipements et manifestations de l'agglo.</p> <p>Interroge sur le fait qu'il n'y a pas de ligne 6 en période de vacances scolaires alors qu'il y a toujours des gens qui travaillent ?</p>	
<p>Commentaire CE :</p> <p>Il appartient au porteur du projet de répondre, s'il le souhaite.</p>	
<p>Réponse MO :</p> <p>Un nouveau réseau est prévu d'être en place fin 2026. Ce sujet a déjà été identifié et l'offre est revue pour éviter les « doublons » comme mentionné.</p> <p>Une offre existe déjà le dimanche avec les lignes TANGO et de la ligne 6.</p> <p>Lors de la nouvelle offre fin 2026, il est bien prévu que la ligne 6 soit renforcée pendant les vacances scolaires et afin de ne plus avoir de différence entre période hors vacances et vacances scolaires.</p>	
<p>Appréciation de la CE :</p> <p>Elle prend note des informations apportées.</p>	

5.2.2 Modes actifs

Code Contribution	NOM du (des) contributeur(s)
@-1	ANONYME
<p>Contribution :</p> <p>Demande de recommander le port d'accessoires réfléchissants ou lumineux pour la sécurité des piétons et élèves en milieu rural.</p>	
<p>Commentaire CE :</p> <p>Cette recommandation nous semble pertinente du fait que l'éclairage public est moins développé dans les communes périurbaines que dans l'agglomération centre.</p>	
<p>Réponse MO :</p>	

Le PDM fixe plusieurs actions pour développer la mobilité active. La question de la sécurité est un point important pour la pratique de tous, l'accent sera rajouté dans les fiches actions (2.C.3).

La sensibilisation à la sécurité et la visibilité des piétons et cyclistes est un enjeu important pris en compte par les partenaires du Grand Genève. Ainsi, une campagne annuelle est conduite chaque automne pour rappeler la réglementation sur les équipements obligatoires ou vivement recommandés afin d'être visibles à distance par les automobilistes. Les ressources sont disponibles sur www.lanuitestbelle.org/restonsvisibles/ et peuvent ainsi être relayées et diffusées par les collectivités en plus des campagnes de sensibilisation conduites aux principales douanes et gares du Grand Genève.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations apportées.

@-2.1

MAILLARD Laurence

Contribution :

Demande de création de voies cyclables sécurisées entre le secteur de Lossy situé sur le coteau amont de Cranves-Sales avec le centre de la commune afin de permettre notamment aux jeunes d'accéder aux équipements de la commune.

Commentaire CE :

Il convient de constater le développement résidentiel significatif du coteau de Lossy. Son réseau routier est peu accompagné d'infrastructures permettant de sécuriser les déplacements des piétons et des cycles et leurs mises en œuvre ne sera pas simple compte-tenu du relief. La création de voies cyclables vers Lossy ne semble pas être envisagée à l'échéance de ce projet de PDM.

Réponse MO :

Dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable d'Annemasse Agglo qui doit être mis en œuvre au sein du PDM, des bandes cyclables à aménager par la commune sont bien inscrites sur la route du Pont-Rouge.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations apportées.

@-4.1

ANONYME

Contribution :

Demande de matérialiser en couleur les emprises des pistes cyclables, notamment aux intersections avec les voies routières.

Commentaire CE :

Ce type de marquage semble déjà exister sur l'agglo, notamment au droit des intersections. Le développement progressif de ce type d'aménagement serait logique, toutefois il n'apparaît pas explicitement dans le projet de PDM.

Réponse MO :

Le PDM sera mis à jour sur ce point via les fiches actions 1.C.1 et 1.C.2. En complément du schéma directeur cyclable, Annemasse Agglomération a défini une charte des aménagements cyclables. Dans ce document, les principes d'aménagement en intersection sont établis de manière à rendre lisibles le régime de priorité et à guider cyclistes et piétons. La matérialisation de ces aménagements est effectivement recommandée et incombe aux gestionnaires de voirie.

<p>Il a été retenu que lorsque l'axe cyclable est prioritaire un aplat vert doit être réalisé sur la voirie, dans le cas contraire, la continuité sans priorité peut être indiquée par logo + chevron.</p>	
<p>Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées et acte que le PMGF envisage de compléter les fiches actions 1.C.1 et 1.C.2 le PDM concernant la matérialisation sécuritaire des aménagements.</p>	
@-7	MICOL Arnaud
<p>Contribution : Habite Place de la Libération à Annemasse et ne possède pas de voiture. Se rend en vélo électrique au CHAL pour aller travailler et emprunte la D1205 qui est le plus court chemin mais aussi le plus dangereux pour les cyclistes. Demande si un aménagement de cette voie est prévu pour les cyclistes ? La seule alternative aujourd'hui serait de passer par Bonne ce qui fait un détour de près de 5 kilomètres."</p>	
<p>Commentaire CE : L'aménagement de la RD1205 est une compétence du Département. Un projet serait envisagé sur le tronçon concerné. Qu'en est-il ?</p>	
<p>Réponse MO : Il n'y a pas à notre connaissance d'aménagements prévus sur le RD1205. Cette route est sous la gestion du Département de la Haute-Savoie (qui ne l'a pas inscrit à son schéma cyclable propre). Néanmoins dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RD903, la liaison CHAL-entrée de la voie Verte du Grand Genève à Bonne va être aménagée. Le trajet serait alors de 11,5 km (sécurisé quasiment sur l'ensemble de l'itinéraire) versus 10,5 km par la RD1205.</p>	
<p>Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées.</p>	
@11.2	PERINEL Anthony
<p>Contribution : Problématique soulevée de la place laissée aux modes actifs, nécessitant des élargissements de route.</p>	
<p>Commentaire CE : En ce qui concerne la place laissée aux modes actifs, la compétence voirie relève de la commune, mais est-ce que l'AOM dans son schéma cyclable a prévu des mesures à cet endroit (Cranves-Sales - Levaud) ?</p>	
<p>Réponse MO : Il est rappelé que plusieurs actions concernent l'amélioration de la pratique du vélo, tant du point de vue infrastructurelle avec des aménagements, que comportementale avec des incitations, des communications pour favoriser le vélo, éduquer sur la pratique, l'évolution des comportements. Le PDM vise à mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable qui détermine notamment une hiérarchie des axes, une continuité des cheminements cyclables. Cependant, il n'y a pas pour le moment d'aménagement prévu dans ce secteur.</p>	

Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées.	
@13	ANONYME
Contribution : Demande de développer et sécuriser les cheminements vélos dans l'Agglomération.	
Commentaire CE : Cela relève de l'action 1.C.1 du Plan d'action relative à la mise en œuvre du schéma cyclable, qui doit participer du développement et de la sécurisation des déplacements vélos.	
Réponse MO : Le PDM vise à mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable et améliorer les liaisons cyclables (fiches actions 1.C.1 et 1.C.2). Il est rappelé que plusieurs actions concernent l'amélioration de la pratique du vélo, tant du point de vue infrastructurelle avec des aménagements, que comportementale avec des incitations des communications pour favoriser le vélo, éduquer sur la pratique, l'évolution des comportements. Le Schéma Directeur Cyclable détermine une hiérarchie des axes, une continuité des cheminements cyclables. La collectivité a inscrit le développement et la sécurisation des cheminements cyclables au cœur de sa politique de mobilité. À ce titre, elle a élaboré un schéma directeur cyclable, destiné à favoriser et sécuriser les déplacements à vélo sur l'ensemble du territoire. Pleinement consciente des fortes attentes des habitants en matière d'aménagements cyclables, la collectivité rappelle toutefois que la mise en œuvre de projets de sécurisation doit tenir compte des contraintes liées aux emprises disponibles et des délais nécessaires à la conception et à la réalisation des aménagements, souvent complexes. Traduisant un engagement structurant en faveur du vélo, le schéma directeur cyclable prévoit un programme d'investissements ambitieux de 43 M€ sur la période 2025–2035, portant sur 170 km d'itinéraires, dont 71 km existants, environ 100 km à créer et 10 km à améliorer.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des informations apportées	
@5	ANONYME
Contribution : Aménagements cyclables nécessaires, Mais... – Point noir qui doit absolument être traité : la traversée de l'Arve et de l'autoroute sur des passerelles ou ponts étroits et dangereux pour venir à Annemasse à vélo depuis Etrembières, Monnetier ou Reignier. – A Annemasse, le rond-point "Saint André" est très dangereux pour les cyclistes, en particulier l'entrée depuis la rue de la Paix. – Aménagements cyclables systématiquement occupés par des voitures qui s'y garent en toute impunité (avenue du Giffre à Annemasse, par exemple).	
Commentaire CE : Ces observations méritent d'être étudiées par le porteur du projet. Le schéma directeur cyclable a prévu différents itinéraires pour relier les communes à l'aire urbaine annemassienne. Il s'agit de prévoir un réseau structuré et hiérarchisé afin de faciliter le franchissement des éléments de rupture, comme le sont l'autoroute et l'Arve.	

Quels sont les aménagements prévus pour sécuriser concrètement le franchissement de l'autoroute et de l'Arve ?

Le sujet de l'occupation des voies cyclables par des véhicules, relève de la police sur les voies publiques, et si ce ne sont éventuellement des mesures de signalétiques rappelant la vocation de chacun des espaces sur la voie publique, seules des mesures de sanction, nous semble-t-il, permettront le cas échéant de réduire ce problème.

Réponse MO :

Les problématiques de franchissement pour les modes actifs de l'Arve et de l'A40 au niveau du nœud d'Etrembières sont bien identifiées par l'ensemble des gestionnaires compétents (Etat, ATMB, Département, Annemasse Agglo, communes d'Etrembières et de Monnetier-Mornex).

De nombreuses contraintes existent et des projets ont déjà été inaugurés en 2025 afin d'améliorer la connexion entre ces 2 bassins de mobilité. En effet, une passerelle modes actifs a été mise en service afin de faciliter le franchissement de l'Arve.

En ce qui concerne le franchissement de l'A40, il n'y a pas à ce jour de projets portés par les différents acteurs. Ce sujet a bien été identifié dans le cadre de la Vision Territoriale Transfrontalière ou bien dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable sans avoir à ce jour de solutions viables envisagées.

Au niveau du giratoire de « Saint-André », ces enjeux sont effectivement identifiés et doivent faire l'objet d'une attention particulière, notamment au regard des enjeux de sécurisation et du travail à faire au niveau du Schéma Directeur Cyclable.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations apportées

@10

VERRECCHIA Fabrice

Contribution :

Concernant les déplacements en Mode Actif, ce contributeur, pointe les difficultés de cohabitation avec les deux roues non motorisés (vélos, trottinettes) avec les piétons sur le trottoir. Il estime que la pratique non autorisée de rouler sur le territoire est un problème significatif sur le territoire qu'il pratique, et que cela est de nature à dissuader les personnes à se déplacer à pied. Il avance plusieurs propositions de nature à améliorer la sécurité de ces déplacements du quotidien :

Il apparaît indispensable que le Plan de mobilité 2025-2035 complète ses orientations par des mesures réellement contraignantes et immédiatement efficaces, notamment :

- Une priorité absolue et visible donnée au piéton, avec une reconquête effective des trottoirs
- Des aménagements physiques continus et dissuasifs (plots, barrières, chicanes) empêchant concrètement la circulation et le stationnement d'engins sur les trottoirs ;
- La création de zones de descente obligatoire pour les vélos et trottinettes aux croisements voie verte / voirie et aux abords sensibles ;
- L'étude de mesures réglementaires renforcées (port du casque pour les trottinettes électriques, équipements de visibilité ciblés), assorties de sanctions effectives ;
- Des dispositifs de contrôle permettant une verbalisation réellement dissuasive, y compris par des moyens indirects.

Ces observations sont formulées dans un esprit constructif, en cohérence avec les orientations portées par Annemasse Agglo, et dans l'objectif de contribuer à un Plan de

mobilité réaliste, protecteur des plus vulnérables et fondé sur l'expérience concrète du terrain.

Commentaire CE :

Travail d'analyse intéressant et constructif fondé sur un certain nombre d'observations permettant de mettre en lumière des contradictions entre objectifs recherchés et effets constatés sur le terrain concernant les déplacements Modes actifs.

Cette analyse conduit ce contributeur à faire un certain nombre de propositions visant à améliorer ce PDM dans ce domaine. Cette problématique de cohabitation est régulièrement rappelée, et les politiques de mobilités doivent mener des actions, pour développer le réseau dédié aux vélos, mais aussi prévoir les mesures dissuasives auprès des usagers en vélo ou trottinettes d'emprunter les cheminements piétons.

Dans quelle mesure ce sujet a été appréhendé dans l'élaboration du PDM ?

Réponse MO :

La prise en compte du piéton comme levier et moyen de déplacement à promouvoir et à sécuriser est bien pris en compte dans le PDM. La partie identifications, diagnostic de ces sujets peuvent être intégrés et associés à l'action 2-C-1 « Réaliser un plan piéton et assurer sa mise en œuvre ».

Cependant, il convient de rappeler les compétences liées aux thématiques abordées.

En effet, la réalisation d'aménagements relève des compétences communales, tout comme le contrôle et la verbalisation.

Il est important également de rappeler que : « les aménagements physiques continus et dissuasifs (plots, barrières, chicanes) empêchant concrètement la circulation et le stationnement d'engins sur les trottoirs. » doit respecter les normes d'accessibilité en vigueur et qu'il n'est pas toujours possible ou même souhaitable de les mettre en place. De plus, selon les volumes de trafic et les vitesses observées, des solutions mixtes telles que des zones de rencontre, des espaces partagés peuvent répondre aux besoins des piétons ainsi que des autres usagers à condition que soit garantie la lisibilité des espaces publics et la continuité des itinéraires.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations apportées et acte que le PMGF envisage d'intégrer et associer à l'action 2-C-1 la partie identifications, diagnostic de ces sujets.

Ce point révèle encore la difficulté d'une mise en œuvre efficace et performante des actions du PDM en l'absence d'un PLU à l'échelle du territoire de l'Agglomération annemassienne qui permettrait de coordonner et accélérer la mise en œuvre de ces dernières.

@24.1

ANONYME

Contribution :

Inclure les sentiers en périphérie urbaine.

Commentaire CE :

Si la question porte sur la nécessité d'intégrer les sentiers en périphérie urbaine dans l'évaluation de la qualité du réseau piéton, alors cela semble en effet assez logique. Que peut répondre l'AOM ?

Réponse MO :

Le PDM fixe des actions pour le développement de la marche pour les loisirs (action 2.C.2) avec comme objectif de développer les usages loisirs de la marche à pied dans le respect

des sites et des paysages. La mobilité piétonne et les parcours quotidiens des habitants s'appuient sur un réseau de trottoirs et voies vertes qui sont bien intégrés au PDM et son évaluation environnementale. Les sentiers périphériques et le balisage associé (PDIPR, communal etc.) ont été créés pour l'accessibilité aux espaces naturels, le loisir et non pour la mobilité piétonne quotidienne, d'où leur non prise en compte dans le PDM. Ils s'appuient essentiellement sur des chemins ruraux existants et à usages multiples (accès forestiers, agriculteurs, ...) mais leur mise en tourisme et leur balisage sont uniquement destinés à un usage « balade, petite et moyenne randonnée ».

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées.

@25.2

Bertrand

Contribution :

Mieux matérialiser les cheminement vélo. Avoir une continuité des cheminements cyclables.

Commentaire CE :

Cela est important pour la sécurité des usagers vélo, et cela est d'ailleurs un constat dressé dans le diagnostic avec des problématiques soulevées de discontinuité, d'aménagements trop proches des stationnements automobile... Ce devrait être des actions portées par le schéma directeur cyclable, dont la traduction peut être différenciée selon le contexte : piste cyclable, bande cyclable, CVCB... Est-ce que l'AOM confirme ?

Réponse MO :

Il est rappelé que plusieurs actions concernent l'amélioration de la pratique du vélo, tant du point de vue infrastructurelle avec des aménagements, que comportementale avec des incitations des communications pour favoriser le vélo, éduquer sur la pratique, l'évolution des comportements. Le Schéma Directeur Cyclable détermine une hiérarchie des axes, une continuité des cheminements cyclables

L'AOM confirme que ces enjeux sont pleinement pris en compte. Les problématiques de discontinuité des itinéraires et de cohabitation parfois insuffisamment sécurisée avec les autres usages, notamment à proximité du stationnement automobile ont été identifiés dans le diagnostic du schéma directeur cyclable.

La mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable, via la fiche action 1-C-1 « Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable », vise précisément à améliorer la continuité, la lisibilité et la matérialisation des cheminements cyclables, en mobilisant des solutions adaptées au contexte local (pistes cyclables, bandes cyclables, chaussées à voie centrale banalisée, etc.). Ces actions constituent un levier central pour renforcer la sécurité et le confort des usagers vélo sur l'ensemble du territoire.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations et justifications apportées.

@27.3

ANONYME

Contribution :

Concernant les piétons/cyclistes :

- Les pistes cyclables goudronnées et les parties piétonnes en gravillons ne sont pas aisées pour les personnes avec difficultés motrices et/ou visuelles. Demande de prévoir un revêtement perméable et stable.
- Demande de bannir les espaces partagés piétons et cyclistes qu'il considère dangereux pour tous.

– Demande d'améliorer la signalétique des pistes cyclables qui manquent de clarté : ex-rue de l'industrie à Gaillard.

Commentaire CE :

La demande d'améliorer la qualité et la sécurité des infrastructures Modes actifs sur l'agglomération est louable, là encore elle demandera des moyens. La séparation des circulations n'est pas toujours possible, voire dangereuse dans certains espaces publics et inappropriée dans certains cadres urbains.

Réponse MO :

La mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable, via la fiche action 1-C-1 vise précisément à améliorer la continuité, la lisibilité et la matérialisation des cheminements cyclables, en mobilisant des solutions adaptées au contexte local (pistes cyclables, bandes cyclables, chaussées à voie centrale banalisée, etc.). Ces actions constituent un levier central pour renforcer la sécurité et le confort des usagers vélo sur l'ensemble du territoire.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées.

ANN-P1/@28

LAMBERT Camille

Contribution :

Signale un manque d'éclairage en intersection rue du Gaz et rue de la Fraternité à Ambilly. Plus précisément, dans la rue de la Fraternité, une moitié de la rue est sans éclairage extérieur depuis plus de 2 ans.

Elle ajoute que depuis le début des travaux, il n'y a plus de trottoir dans cette rue.

Les piétons et les voitures empruntent la même voie. De fait, les voitures qui ne respectent pas les limitations de vitesse, l'absence d'éclairage, l'absence de trottoirs créent des conditions d'insécurité, alors qu'il y a énormément de passage par jour, dont des enfants seuls, pour aller prendre les transports en commun.

Malgré de nombreux appels et mails aujourd'hui, la contributrice est restée sans réponses. Espère que l'amélioration de la situation arrive avant un accident.

Commentaire CE :

Nul doute que l'autorité compétente saura sans tarder améliorer la sécurisation des déplacements piétons dans ce secteur en travaux.

Réponse MO :

Ce sujet fait référence à des compétences uniquement communales. Il est prévu qu'un courrier à destination de la commune soit envoyé pour faire état de cette remarque et qu'une réponse soit fournie pour améliorer la situation décrite.

Appréciation de la CE :

Bien que le sujet soit de compétence communale, elle prend note que le PMGF sensibilisera la commune concernée de cette situation insécuritaire.

@29

ANONYME

Contribution :

Signale un manque d'éclairage en intersection rue du Gaz et rue de la Fraternité à Ambilly. Plus précisément, dans la rue de la Fraternité, une moitié de la rue est sans éclairage extérieur depuis plus de 2 ans.

Elle ajoute que depuis le début des travaux, il n'y a plus de trottoir dans cette rue.

<p>Les piétons et les voitures empruntent la même voie. De fait, les voitures qui ne respectent pas les limitations de vitesse, l'absence d'éclairage, l'absence de trottoirs créent des conditions d'insécurité, alors qu'il y a énormément de passage par jour, dont des enfants seuls, pour aller prendre les transports en commun.</p> <p>Malgré de nombreux appels et mails aujourd'hui, la contributrice est restée sans réponses. Espère que l'amélioration de la situation arrive avant un accident.</p>
<p>Commentaire CE : Voir commentaire ANN-P1/@28.</p>
<p>Réponse MO : Idem ANN-P1/@28. Ce sujet fait référence à des compétences uniquement communale. Il est prévu qu'un courrier à destination de la commune soit envoyé pour faire état de cette remarque et qu'une réponse soit fournie pour améliorer la situation décrite.</p>
<p>Appréciation de la CE : Dont acte.</p>

5.2.3 Stationnements, Parkings (sur domaine public, parcs relais...)

Code Contribution	NOM du (des) contributeur(s)
@17	RIBOURDOUILLE Christelle
<p>Contribution : Soutient à la décision du Maire de Vétraz-Monthoux d'imposer deux places de stationnement par appartement. Mesure jugée de bon sens, en phase avec la réalité quotidienne des habitants de la commune.</p> <p>Cette mesure qui, de fait, limiterait les stationnements anarchiques sur les trottoirs ou des terrains privés, faute de places en nombre suffisant, permettrait d'améliorer la sécurité, la qualité de vie et le respect de l'espace public.</p>	
<p>Commentaire CE : Mesure de bon sens, qui se heurte toutefois à l'objectif de limitation des déplacements automobiles...</p> <p>La bonne mise en œuvre d'une politique du stationnement en adéquation avec le développement du transport collectif nous apparaît être un sujet d'importance qui ressort de cette enquête qui a, en partie, conduit, certaines communes à émettre un avis défavorable ou favorable avec réserves sur ce projet de PDM.</p>	
<p>Réponse MO : Il est rappelé que le PDM s'inscrit dans la continuité du PDU sur cette question du stationnement privé. Les normes ont été ajustées afin de prendre en considération les objectifs de report modal, de neutralité carbone. Sans levier notamment sur le sujet du stationnement privé, l'atteinte de ces objectifs est compromise.</p>	
<p>Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications apportées.</p>	
@15.1et 16	LE BAIL Hervé
<p>Contribution :</p>	

Loue les intentions d'une mobilité douce et apaisé, favorisant une circulation pédestre, cycle et transport en commun, mais demande de ne pas ignorer les réalités de l'urbanisation galopante que les habitants en parallèle. Constate que plusieurs PLU prévoient de limiter le nombre de place de stationnement à 1 véhicule par logement, voire aucune pour inciter les gens aux mobilités alternatives à la voiture. Cette contrainte ignore les réalités de l'usage effectif des garages dont la conséquence directe est le renvoi du stationnement dans les espaces publics, voire privés.

Commentaire CE :

Inquiétude à rapprocher notamment de celle de la commune de Vétraz-Monthoux sur le même sujet. Cette observation reflète plusieurs problématiques :

- Comment garantir la fonction première d'un garage ?
- Temporalité de la mise en œuvre des nouvelles mobilités avec le développement de l'urbanisation.

Il convient de rappeler que le porteur du projet a précisé que ces dispositions restrictives concernant le stationnement ne seraient applicables qu'à la mise en œuvre effective du transport collectif concerné.

Réponse MO :

Il est important de rappeler que les normes de stationnement privé du PDM sont des normes dites plafond, c'est-à-dire un maxima en fonction de la densité de transport en commun ou d'axe fort vélo, donc d'alternative à la voiture.

Cette limitation à 1 véhicule ne correspond qu'à la zone 1 soit l'hypercentre de l'agglo. Il n'y a dans aucun cas des PLU qui ne prévoit aucun véhicule par logement. Cependant, les communes sont libres d'être plus restrictives si elles le souhaitent par rapport aux normes du PDM.

En ce qui concerne l'usage des garages, les nouveau PLU tendent à une disparition de place de stationnement en box au profit d'une nappe de parking afin de garantir le bon usage de cet espace dédié au stationnement du véhicule.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées.

VEM-RP1 / @18

PELLIER Pascale

Contribution :

Politique du stationnement insuffisamment adaptée aux besoins de la population. Limitation trop restrictive du stationnement dans les opérations de logements, commerces et services.

Les transports publics sont principalement orientés en direction de Genève alors que les habitants qui travaillent sur France ont besoin de leur voiture au quotidien.

Les communes risquent de subir le stationnement sauvage qui va en découler.

Ce n'est pas parce qu'ils n'auront pas de parkings que les administrés renonceront à leur voiture.

Commentaire CE :

Bien qu'il faille être vigilant d'exiger un nombre de places en adéquation avec le besoin généré, il n'en demeure pas moins que le stationnement est un levier important dans les changements de pratiques. En outre les opérations en milieu urbain ont souvent peu de marge en matière d'emprise et la faisabilité économique et technique des opérations pourrait être compromise si l'exigence de places de stationnement est trop importante. Toutefois, il faut veiller à accompagner cela par des services de mobilité offrant une vraie

alternative, sans quoi, le report des véhicules sur le domaine public et une situation saturée ne feront que s'aggraver.

Réponse MO :

Il est rappelé que le PDM, afin de favoriser l'implantation de grands logements, de type T4 et plus, et qui présentent un besoin plus important de stationnement, les communes auront la possibilité de déroger à ce plafond, sans dépasser le chiffre de deux stationnements par logement de type T4 ou plus.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations apportées.

@27.8

ANONYME

Contribution :

Parkings :

- Estime que le nombre de places de parking maximum imposées dans les résidences est trop faible compte tenu du nombre de véhicules actuels. Cela engendre du stationnement anarchique et dangereux (exemple rue du Brouaz). Cet objectif est louable mais ne sera réalisable que quand les transports en commun seront plus denses ;
- Demande aux agglos périphériques de renforcer leurs parkings relais pour encourager leurs habitants à prendre les transports en commun (exemple : gare de Reignier, parking relais à côté du CHAL).

Commentaire CE :

L'observation concernant le stationnement dans l'espace privé rejoint d'autres observations sur le sujet.

Réponse MO :

Le PDM à travers ces normes de stationnement privé pour les nouvelles constructions anticipent le changement de comportements et le développement des TC

Le nombre de P+R et de places de stationnements a été considérablement amélioré avec la mise en place du Léman Express (aux gares) mais aussi en lien avec les axes de transports structurants. A l'échelle du Genevois français, près de 20 nouveaux P+R sont prévus d'ici 2032 pour plus de 5 000 places supplémentaires :P+R Aubrac terminus tram, Machilly gare, Archparc, St Julien, Bonneville ATMB, nombreux P+R dans le Pays de Gex, St Martin de Bellevue ou Findrol).

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées.

5.2.4 DOSSIER

Code Contribution	NOM du (des) contributeur(s)
@22	ANONYME
Contribution : Met en cause de la période choisie (Fêtes de fin d'année et à 2 mois des élections municipales) pour cette enquête publique, et ce, sans prolongation des délais.	

Critique du dossier :

- Document de 330 pages susceptible de dissuader les plus téméraires.
- Sur la forme : dossier qualifié de très vague, avec des tournures parfois dans un français approximatif, comportant de nombreuses coquilles et des illustrations hétérogènes de mauvaise qualité.
- Sur le fond : un autocentrisme annemassien évident, sans aucun objectif chiffré
 - Villages périphériques de la seconde couronne totalement absents (leurs besoins non pris en considération).
 - Aucun engagement réel pour le report modal en faveur des TC et de la mobilité douce.

En conclusion, estime qu'il s'agit davantage d'un document d'autosatisfaction politique plutôt que d'un véritable plan d'actions.

Commentaire CE :

Réflexions critiques mais non dénuées de fondement, auxquelles il appartient au porteur du projet de répondre s'il le souhaite.

Réponse MO :

L'arrivée à échéance du PDU nécessite une approbation dans les meilleurs délais. Annemasse Agglo rappelle que la révision du Plan De Mobilité a été engagée en 2023 et s'inscrit dans un temp long. Initialement, le PDM devait être validé fin 2025. Cependant, certaines phases du projet ont été plus longues que prévues ce qui a eu pour conséquence de décaler la phase finale après son arrêt et le processus d'enquête publique. De plus, il est important de rappeler que les engagements pris à des échelles supérieures (neutralité carbone en 2050) auxquels le Plan De Mobilité doit répondre ne prennent pas en considération les temps politiques mais sont issus de lois nationales ou européennes. La période d'enquête publique respecte les obligations légales.

Les coquilles et tournures seront corrigées dans le cadre de l'approbation du document.

Concernant le fond et l'autocentrisme :

le PDM n'a pas traité le territoire dans sa globalité mais pour de nombreux thèmes, territorialisé les enjeux et les actions à mettre en place. En effet, le PDM fixe notamment des objectifs chiffrés de part modale par secteurs géographiques (selon la typologie du SCoT) et en plus d'une part modale globale. En effet, nous sommes conscients des différences de pratiques de mobilités entre les communes et les solutions à apporter.

Par ailleurs, les normes de stationnement ont été travaillées à la parcelle et sectorisées afin de prendre en compte l'hétérogénéité du territoire. Pour finir, les 3 réunions publiques qui se sont tenues en novembre 2024 (Annemasse, Cranves-Sales et Saint-Cergues) démontrent depuis le début de l'élaboration du PDM, un souhait d'inclure toutes les communes dans la démarche.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées et acte que le PMFG corrigera les coquilles et tournures dans le cadre de l'approbation du PDM.

@26

ANONYME

Contribution :

L'évaluation environnementale du PDM d'Annemasse Agglo identifie les produits phytosanitaires comme une pression d'origine agricole, mais uniquement au travers de leurs effets sur la qualité de l'eau, des sols et de la biodiversité.

En revanche, la pollution de l'air par les pesticides n'est pas analysée, alors que la dispersion atmosphérique des produits phytosanitaires constitue un enjeu sanitaire reconnu. Cette

absence d'analyse est d'autant plus problématique qu'aucun dispositif de mesure de la qualité de l'air intégrant les pesticides n'est mentionné.

Le Plan de Mobilité vise à encourager les mobilités actives et la fréquentation des espaces ouverts, y compris dans des secteurs périurbains et agricoles, sans que soient prises en compte les conditions d'exposition potentielle des promeneurs, des usagers des voies douces et des habitants à proximité des zones cultivées.

Par ailleurs, aucune mesure de prévention ou de réduction des risques liés à cette pollution de l'air n'est envisagée.

En l'absence de diagnostic approfondi, de suivi de la qualité de l'air et de mesures adaptées, l'évaluation environnementale ne permet pas d'apprécier correctement les effets cumulés entre politiques de mobilité, pratiques agricoles et santé humaine, ce qui interroge la capacité du plan à répondre pleinement à ses objectifs de protection de la santé et de l'environnement.

Commentaire CE :

Observation qui semble émaner d'une personne qualifiée et qui demande réponse du porteur de projet.

Réponse MO :

Il n'existe actuellement aucun dispositif de suivi sur le territoire, et ATMO AuRA commence tout juste à proposer des informations sur ce sujet. Il est donc impossible de présenter l'état de l'environnement sur ce sujet pour le territoire.

Par ailleurs, la partie « air » de l'EIE se concentre surtout sur les émissions des transports, l'EIE n'ayant pas vocation à être un profil environnemental exhaustif, traitant de tous les secteurs et toutes les thématiques.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées.

@27.9

ANONYME

Contribution :

Documents fournis :

- Estime que beaucoup de cartes deviennent floues quand on agrandit les rendant illisibles si on veut connaître la situation d'une rue. Considère que ce point est vraiment à revoir pour toutes les consultations.

Commentaire CE :

Il serait souhaitable que ce point puisse être amélioré lors des prochaines consultations du public.

Réponse MO :

Annemasse Agglo prend bonne note de cette remarque. La lourdeur des cartes justifie une résolution de qualité moyenne. Dans le cadre de l'approbation, une annexe avec les cartes principales à une résolution permettant la lecture et la compréhension sera réalisée et fournie.

Appréciation de la CE :

Elle prend note que le PMGF, dans le cadre de l'approbation du PDM, réalisera et fournira une annexe au dossier avec les cartes principales à une résolution permettant la lecture et la compréhension.

5.2.5 Transports individuels motorisés

Code Contribution	NOM du (des) contributeur(s)
@15.2	LE BAIL Hervé
<p>Contribution : S'inquiète du développement démographique de la Haute Savoie largement drainé vers l'agglomération d'Annemasse. Estime que les citoyens n'en peuvent plus de la bétonisation et d'une circulation de plus en plus délirante, pour lesquelles les progrès du Léman Express et de la voie verte, comme des pistes cyclables se heurtent à des réalités vécues bien différentes. Demande de stopper cette urbanisation galopante et ainsi que le projet de PDM qui en découle.</p>	
<p>Commentaire CE : Il appartient au porteur du projet de répondre s'il le souhaite.</p>	
<p>Réponse MO : Ces aspects sont liés aux politiques plus globale d'aménagement du territoire et d'attractivité de la Haute-Savoie. Le SCoT d'Annemasse Agglo de 2021 a déjà anticipé ces aspects en limitant la croissance de population à 1,2%/an afin d'en réguler l'afflux de population. Le PDM n'a pas vocation ou de compétence en ce qui concerne les politiques d'aménagement de territoire. Il doit cependant prendre en compte, dans son rôle de document de planification de la mobilité à horizon 10 ans, les potentielles évolutions de population sur son territoire uniquement afin d'anticiper les déplacements de ses habitants et favoriser le report modal.</p>	
<p>Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications apportées.</p>	
@27.6	ANONYME
<p>Contribution : Autoroute : – Elle devrait être gratuite entre St Julien et Nangy. Considère que c'est un périphérique. Estime que la Haute-Savoie est probablement le seul département où le périphérique d'une grande agglomération n'est pas gratuit.</p>	
<p>Commentaire CE : Il appartient au porteur du projet de répondre, s'il le souhaite.</p>	
<p>Réponse MO : L'exploitation de l'A40 sur la section Saint-Julien–Nangy relève du concessionnaire ATMB. Annemasse Agglo à travers le Plan De Mobilité n'a pas de compétence pour modifier son statut payant. Cependant, ce sujet est en cours d'étude et de discussion afin de demander le maintien de la gratuité.</p>	

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées.

5.2.6 MISE EN ŒUVRE DU PLAN

@15.3 et 16	LE BAIL Hervé
Contribution : S'interroge sur une concertation publique aussi engageante à 2 mois d'élections municipales au sein de l'agglomération pour laquelle, les élus qui seront désignés par les citoyens pourraient avoir des appréciations différentes de ceux qui autorisent la mise en œuvre d'un tel Plan De Mobilité.	
Commentaire CE : Interrogation légitime. Il appartient au porteur du projet de répondre, s'il le souhaite.	
Réponse MO : Annemasse Agglo rappelle que la révision du Plan De Mobilité a été engagée en 2023 et s'inscrit dans un temp long. Initialement, le PDM devait être validé fin 2025. Cependant, certaines phases du projet ont été plus longues que prévues ce qui a eu pour conséquence de décaler la phase finale après son arrêt et le processus d'enquête publique. De plus, il est important de rappeler que les engagements pris à des échelles supérieures (neutralité carbone en 2050) auxquels le Plan De Mobilité doit répondre ne prennent pas en considération les temps politiques mais sont issus de loi nationales ou européennes.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications apportées.	

5.2.7 ACCESSIBILITÉ

@24.2	ANONYME
Contribution : Rendre accessible aux PMR les sentiers.	
Commentaire CE : Est-ce que dans le cadre de l'action 4.D.1, cela englobe des mesures de mise en accessibilité de sentiers, notamment moins urbains, cela est-il un enjeu identifié dans le diagnostic du territoire ?	
Réponse MO : Annemasse Agglo prend bonne note de cette demande, cependant, les sentiers de randonnée ne peuvent pas être de facto rendu accessibles, toutefois le Plan De Mobilité vise comme enjeux de garantir e proposer une mobilité pour tous. Plusieurs actions visent une amélioration des modes actifs 2-C-2 « Prendre en compte les usages loisirs de la marche à pied ». Il conviendra de préciser cette demande et les sentiers concernés afin de comprendre les besoins et quelles réponses apporter.	
Appréciation de la CE :	

Elle prend note des justifications apportées et acte la volonté du PMGF d'améliorer les usages loisir de la marche à pied.

5.2.8 FINANCEMENTS

@27.7	ANONYME
Contribution : Finances : <ul style="list-style-type: none">– Demande une plus grande implication financière de la Suisse qui profite largement des transports publics sur Annemasse Agglo.	
Commentaire CE : Il appartient au porteur du projet de répondre, s'il le souhaite.	
Réponse MO : Au niveau de l'implication financière, on peut distinguer : Au niveau de la réalisation d'infrastructures, les Projets d'agglomération ont été mis en place depuis 2004 par la Confédération Suisse, avec le premier projet d'agglomération du Gand Genève déposé en 2007. Ce système permet de candidater tous les 4 ans aux appels à projet de la Confédération suisse pour obtenir des cofinancements pour leurs projets de transports. Cet appel à projet concerne aussi les parties frontalières des agglomérations suisses, dès lors que ces dernières font la démonstration que les projets de transports proposés au cofinancement suisse ont un effet sur le sol suisse (report modal, réduction des charges de trafic routiers aux douanes, etc.). A ce titre, Annemasse Agglo a bénéficié dès le 1er Projet d'agglomération du Grand Genève d'un soutien financier de la part de la Confédération Suisse, notamment pour la réalisation de la première tranche du tramway 17 Annemasse – Genève, du BHNS Tango et de la voie Verte d'agglomération (Bonne – frontière suisse). Les générations suivantes de projets d'agglomération ont permis quant à elles de soutenir, entre autres, la réalisation de la seconde tranche du tramway 17 Annemasse – Genève ou encore la réalisation du futur BHNS Bonne-Annemasse gare. Pour l'ensemble des projets recensés par Annemasse Agglo dans le cadre des 4 premières générations de projets d'agglomération, ce sont environ 58 millions de CHF de cofinancements qu'Annemasse Agglo a perçu ou percevra par ce biais de la part de la Confédération Suisse, soit une moyenne de cofinancement d'environ 38%.	
Appréciation de la CE : Elle prend note des justifications apportées.	

5.2.9 LOGISTIQUE ET MARCHANDISES

@27.4	ANONYME
Contribution : Poids lourds : <ul style="list-style-type: none">– Demande d'interdire aux poids lourds desservant Ville-la-Grand, notamment, de traverser toute l'Agglo pour prendre l'autoroute à Gaillard afin d'éviter le péage de	

Nangy. Propose de les obliger à aller sur Findrol ce qui permettrait de réduire la circulation, la pollution et le bruit notamment rue de l'Europe et quais d'Arve.

Commentaire CE :

Proposition qui mérite examen par le porteur de projet.

Réponse MO :

En lien avec l'action 1-E-5, il s'agit de limiter les nuisances des flux de transit et d'échange et de sauvegarder certains secteurs de l'agglomération, tout en offrant des itinéraires efficaces et pertinents pour la desserte des établissements économiques.

A la suite d'un atelier organisé avec les professionnels en 2024 et de propositions d'itinéraires faites par l'AMO, le travail est à continuer pour proposer des règles équilibrées et limiter les risques et nuisances liées au trafic de transit.

De plus, la mise en œuvre de la fiche action 3-D-6 « Mettre en œuvre les itinéraires PL », issue de la Charte InterLUD+, va permettre de répondre intégralement à la situation évoquée. La partie diagnostic et proposition d'implantation de panneaux et d'itinéraires alternatifs est finalisé. La pose des panneaux est prévue pour 2026.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations apportées.

5.2.10 NOUVELLES MOBILITÉS

@27.5

ANONYME

Contribution :

Autopartage :

- Choisir des emplacements à côté d'un arrêt de TC.

Commentaire CE :

Proposition qui mérite l'attention du porteur de projet.

Réponse MO :

11 véhicules partagés sur Annemasse Agglo : 1 à Ambilly, 8 à Annemasse et bientôt 2 à Ville-la-Grand. Les services d'autopartage en boucle sont efficaces pour améliorer la multimodalité et permettre une complémentarité avec l'usage des transports en commun et des modes actifs d'où leur implantation préférentielle à proximité des pôles d'échanges multimodaux. Un maillage progressif, une fois le service installé peut s'opérer pour couvrir les besoins d'un quartier, d'un nouveau programme immobilier ou d'un employeur /zone d'activité. Le service est mature sur l'agglo et le nombre de véhicules en autopartage va se développer dans les prochaines années.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des informations apportées.

5.3 Sensibilisations de la CE au porteur du projet

Le porteur du projet est sollicité sur les observations concernant les déplacements vélo. Quelles sont les réponses apportées par le schéma directeur cyclable ?

Réponse MO :

Les observations concernant les déplacements vélo sont pleinement cohérentes avec le schéma cyclable. En effet, le schéma cyclable permet de préciser les aménagements à réaliser pour assurer la sécurisation et la continuité des itinéraires cyclables comme priorité principale.

Il définit également pour un écosystème complet favorable à la hausse de la part modale vélo, en cohérence également avec les documents établis à l'échelle du Grand Genève.

Les communes, au regard de leurs observations, ont bien identifié les enjeux autour du stationnement. Dans la mise en œuvre du schéma cyclable, il est d'ailleurs prévu de mener une étude sur le stationnement vélo sur le territoire.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées.

La commission souhaiterait avoir des précisions quant au lien du PDM avec la future Délégation de Service Public (DSP).

Réponse MO :

La DSP actuelle intègre pleinement les axes de travail et les actions prévues dans le PDM. La future DSP (à partir du 1er janvier 2030) va se nourrir des propositions du PDM notamment sur :

- L'enjeu 1 sur quasiment toutes les actions directement (bouquet de service 360° mobilité avec les mobilités partagées), ou indirectement
- L'enjeu 2 (Provoquer des changements de comportements) avec l'optimisation et simplification de la vente de titre (action déjà en cours avec la mise en place du paiement sans contact à partir de février 2026), l'harmonisation des zones tarifaires, les animations d'écomobilité)
- L'enjeu 3 structurer le réseau de transport (hiérarchisation du réseau dès 2026 avec l'adaptation avec la mise en service du tram2), exploitation des parkings-relais avec tarification harmonisée au niveau des couloirs de déplacements y compris interEPCI
- L'enjeu 4 proposition et garantir une mobilité pour tous : il s'agit d'un enjeu central de l'AOM Genevois français Mobilité qui est retranscrite et le sera dans le futur PDM sur l'amélioration du parcours usagers, les vitesses commerciales (traitement des points noirs en lien avec l'opérateur...)

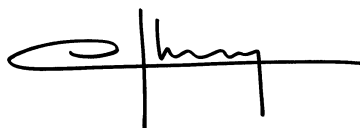
Finalement, la DSP sur le réseau de transport élargi à l'ensemble du bouquet de service répondra à la majeure partie des 73 actions du PDM.

Appréciation de la CE :

Elle prend note des justifications apportées.

Remis au Porteur du projet le 19 février 2026,

Le président, Ange SARTORI



Thomas LAROCHE

Dominique MISCIOSCIA



Copie de ce rapport transmise par courrier électronique ce même jour.

Enquête publique

du lundi 22 décembre 2025 - 09h00 au mardi 20 janvier 2026 - 17h00

Projet d'élaboration du
Plan de Mobilité d'ANNEMASSE AGGLOMÉRATION
TA N° E 25000274/38

CONCLUSIONS MOTIVÉES

de la commission d'enquête composée de :

SARTORI Ange - Président

MISCIOSCIA Dominique, LAROCHE Thomas,

Membres titulaires

19 février 2026

SOMMAIRE

1. Rappel de l'objet et la finalité de l'enquête publique	p. 3
2. Eléments du contexte juridique et territorial du projet	p. 3
3. Les motivations du porteur du projet	p. 4
4. Concernant l'organisation et le déroulement de l'enquête	p. 4
5. Concernant les grandes lignes du projet	p. 5
6. Concernant la participation du public à l'enquête	p. 6
7. Concernant les réponses du MO aux observations du public, avis des PPA et PPC, et aux commentaires de la CE	p. 7
8. Avis final de la commission d'enquête (synthèse des appréciations de la CE sur les réponses du MO)	p. 7

1. Rappel de l'objet et la finalité de l'enquête publique

La présente enquête publique porte sur le projet d'élaboration du Plan de mobilité d'Annemasse agglomération engagée par :

- Décision n°E25000274/38 du Tribunal administratif de Grenoble en date du 20 novembre 2025,
- Arrêté n°2025-AOM-01 de M. le Président du Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF) en date du 1^{er} décembre 2025 ordonnant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet du Plan de mobilité d'Annemasse agglomération.

L'enquête publique a pour finalité :

- D'assurer la participation et l'information du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement et mentionnées à l'article L.123-2 du Code de l'environnement ;
- De permettre au Maître d'Ouvrage (MO) d'être informé des observations du public ainsi que de celles de la Commission d'enquête (CE), afin d'amender éventuellement son projet avant approbation.

2. Eléments du contexte juridique et territorial du projet

Le Plan De Mobilité (PDM) est obligatoire pour les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) incluses dans une agglomération de plus de 100 000 habitants.

Il relève de l'article L.1214-2 du Code des transports qui précise notamment que :

- « Le PDM détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le PDM vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air, la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »

En lien avec les enjeux propres au territoire, Annemasse Agglomération a choisi 5 items phares à approfondir, sur les 11 items obligatoires de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 qui seront étudiés :

- 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, et ainsi faire une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et les mesures d'information sur la circulation ;
- 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.

3. Les motivations du porteur du projet

Depuis plus de 20 ans, Annemasse Agglomération, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, agit sur les questions de mobilité à travers plusieurs outils et projets d'aménagement et de développement territorial.

Le nouveau Plan de Mobilité (PDM), va permettre de définir la politique de transport et de déplacement à l'échelle de l'agglomération sur les 10 prochaines années. C'est un document défini par le Code des transports qui, en plus de sa dimension planificatrice, doit inclure une évaluation environnementale et une annexe accessibilité.

Il s'agit non seulement de répondre au plus juste aux besoins de la population, mais aussi d'accompagner la transition énergétique et écologique du territoire.

Concrètement, il définit et présente un plan d'action, les modalités de sa mise en œuvre et de son financement.

Si les actions sont fixées à l'échelle de l'intercommunalité, il met aussi en lien les initiatives portées par l'Agglo avec celles portées au niveau des communes et des territoires voisins.

4. Concernant l'organisation et le déroulement de l'enquête

Au regard de la nature du projet mis à l'enquête par Annemasse Agglomération, le Tribunal Administratif de Grenoble, par décision E 25000274/38 en date du 20/11/2025, a nommé une commission de 3 membres pour mener à bien cette enquête, composée comme suit :

Président : Ange SARTORI, Membres titulaires : Thomas LAROCHE et Dominique MISCIOSCIA

Cette commission s'est réunie autant que nécessaire, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, pendant son déroulement et après sa clôture, afin de :

- Préparer l'organisation du déroulement de l'enquête ;
- Faire régulièrement le point sur les permanences organisées et les observations recueillies et ce, tous supports de communication confondus ;
- Débattre des analyses relatives au projet de PLUi-HM, aux observations du public ainsi qu'aux avis des PPA, des PPC et des communes concernées ;
- Préparer le procès-verbal de synthèse des observations du public ;
- Préparer le rapport et les conclusions motivées de l'enquête.

La commission

Elle a pu constater que l'organisation et le déroulement de l'enquête ont été conformes à l'Arrêté n°2025-AOM-01 de M. le Président du Pôle Métropolitain du Genevois français en date du 1^{er} décembre 2025 ordonnant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de Plan de Mobilité d'Annemasse Agglomération.

Elle a pu constater également qu'aucun incident n'est venu émailler l'organisation et le déroulement de l'enquête.

Elle tient à remercier les élus et les services concernés, tant du Pôle que des communes, pour leur implication, leur accompagnement et leur disponibilité.

Elle estime donc, sous les réserves habituelles, que l'ensemble des règles de forme prévues par les textes régissant l'enquête publique et visées dans l'arrêté de M. le Président du Pôle Métropolitain du Genevois français, a été respecté.

5. Concernant les grandes lignes du projet

Les retours des citoyens suite la concertation préalable à l'élaboration du projet, ont mis en lumière plusieurs enjeux clés concernant la mobilité :

- Préoccupations sur l'impact de la voiture sur l'environnement et la circulation ;
- Besoin d'améliorer les transports collectifs et de développer des réseaux alternatifs ;
- Suggestions pour apaiser la circulation et améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Notamment sur ces bases, les principales évolutions entre le PDU de 2014 et le projet de PDM 2025-2035 d'Annemasse Agglomération peuvent être résumées ainsi :

- **Changement de cadre réglementaire** : Passage du PDU au PDM, conformément à la Loi d'Orientation de la Mobilité (LOM) de 2019, avec des objectifs élargis incluant les enjeux climatiques, énergétiques et de mobilité durable.
- **Objectifs renforcés** : Réduction de la part modale de la voiture individuelle à 42 % d'ici 2035, augmentation des parts modales des modes actifs (vélo à 10 %, marche à 30 %) et des transports en commun à 16 %.
- **Accessibilité accrue** : Révision et complément des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) pour atteindre une accessibilité totale, avec un objectif de 100 % d'accessibilité PMR sur le réseau TAC d'ici 2029.
- **Transition écologique** : Remplacement des bus diesel par des véhicules hybrides et électriques, déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, et promotion des véhicules faiblement émissifs.
- **Amélioration des transports publics** : Extension du réseau TAC aux territoires périphériques, développement du Transport à la Demande (TAD), et amélioration des vitesses commerciales grâce à des aménagements dédiés.
- **Accent sur les modes actifs** : Nouveau Schéma Directeur Cyclable avec un réseau étendu à 170 km, développement d'un écosystème vélo (stationnement, services, intermodalité).
- **Logistique urbaine durable** : Création d'aires de livraison conformes, prise en compte des marchandises dans les projets urbains, et mise en place d'itinéraires pour poids lourds.
- **Inclusion sociale** : Actions spécifiques pour les personnes en situation d'isolement et de précarité, avec des solutions de mobilité sociale et solidaire.
- **Hierarchisation et adaptation des réseaux** : Restructuration du réseau de transport public et hierarchisation des modes de transport selon les besoins des territoires.
- **Partenariats renforcés** : Collaboration transfrontalière avec le Grand Genève pour des objectifs communs comme la neutralité carbone d'ici 2050.
- **Monitoring et évaluation** : Création d'un observatoire pour suivre les indicateurs de mobilité et ajuster les stratégies.
- **Nouveaux projets d'infrastructure** : Intégration de grands projets routiers comme la liaison autoroutière Machilly-Thonon et le contournement de l'agglomération.

Ces évolutions émergent de la stratégie Mobilité d'Annemasse Agglomération s'articulant autour de 4 axes :

- Réduire et optimiser les déplacements ;
- Provoquer les changements de comportement ;
- Hierarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque partie de son territoire ;
- Proposer et garantir une mobilité pour tous.

Afin de mettre en œuvre cette stratégie Mobilité, un plan d'action composé de 73 fiches actions vient décliner chacun de ces axes, en précisant pour chacune d'elle : le contexte, les objectifs, le contenu des actions, les indicateurs de suivi, les porteurs de projets, les partenaires, le phasage et les coûts.

Un point essentiel du Plan de Mobilité consiste à instaurer des objectifs de répartition de part modale, en se basant sur une projection et une distribution crédible des déplacements à l'issue de la période que doit recouvrir ce document cadre. Pour ce faire, trois scénarios ont été envisagés, parmi lesquels, c'est celui de la « Trajectoire Climat » qui a été retenu, visant à la réduction de 20% des déplacements en voitures individuelles, pour passer de 58% en 2022, à 42% en 2035.

En résumé, le PDM 2025-2035 se veut plus ambitieux et mieux adapté aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques actuels, tout en proposant des solutions spécifiques pour chaque partie du territoire.

La commission

Elle considère que les moyens déployés par le porteur du projet dans le cadre de la concertation préalable avec les habitants étaient adaptés au contexte territorial et ont permis de faire émerger de ces derniers les principaux attendus concernant le projet de Plan de Mobilité.

Les enjeux, issus d'un diagnostic territorial approfondi et complet, expriment bien les principales problématiques que doit affronter Annemasse Agglomération pour une mobilité adaptée et durable de son territoire sous influence transfrontalière.

Elle constate qu'au regard des documents avec lesquels il doit être compatible (SRADDET, SCOT d'Annemasse Agglomération), ou à minima prendre en compte (PCAET), le scénario retenu va au-delà des objectifs poursuivis, bien que l'absence d'un volet urbanistique via un PLUi ne permet pas d'apporter certaines garanties dans les mesures projetées, en particulier sur la densification des zones desservies par des offres de mobilité significatives, d'avoir un effet direct sur le stationnement associées aux opérations, ou bien encore de mettre en place les mesures de sauvegarde à l'aménagement des emprises dédiées aux modes doux.

6. Concernant la participation du public à l'enquête

Tous les moyens mis à disposition du public par Annemasse Agglomération ont été utilisés avec : en principal le registre dématérialisé, puis le site internet de l'Agglomération, les registres papier et les courriers, et enfin les permanences d'accueil du public organisées sur l'ensemble de son territoire.

Le nombre d'observations et/ou contributions, tous supports confondus, a été de 53.

Il en ressort les principales préoccupations suivantes :

- Le réseau de transports en commun (41% des observations) : considéré comme insuffisant, voire lacunaire sur certains secteurs (Lossy, Levaud, Bonne, Cranves-Sales, CHAL, Juvigny). Ou encore les horaires considérés parfois comme mal adaptés aux besoins des habitants (Week-End, vacances ou en soirée),
- Les modes actifs (26% des observations) : jugés sur certains secteurs comme insuffisamment sécurisés (pistes cyclables, trottoirs).

A noter également des observations concernant :

- Le stationnements privé et public,
- Le dossier du PDM mis à l'enquête,
- Les transports individuels motorisés,
- La mise en œuvre du Plan de Mobilité et les financements,
- L'accessibilité et les nouvelles mobilités,

- La logistique et les marchandises.

Enfin, seules 2 Personnes Publiques Associées et 3 communes d'Annemasse Agglomération ont formulé des observations, ainsi que la Mission Régionale d'Autorité environnementale avec ses recommandations.

La commission

Elle considère que les moyens déployés par le porteur du projet dans le cadre de la présente enquête, pour permettre au public de s'informer et de s'exprimer, ont été suffisants et en rapport avec le sujet.

Toutefois, elle constate qu'aucune observation et/ou contribution n'a été déposée pendant la période des fêtes de fin d'année incluse dans le début de la période d'enquête, et ce malgré les moyens dématérialisés mis à disposition.

7. Concernant les réponses du MO aux observations du public, avis des PPA et PPC, et aux commentaires de la CE

Le porteur du projet a tenu à répondre de manière argumentées et détaillées à toutes les observations, contributions et recommandations formulées par le public, les Personnes Publiques Associées et Consultées ainsi que par la commission d'enquête.

Dans ces réponses, il s'est attaché à :

- Identifier les modifications, corrections et compléments qu'il envisage d'apporter au projet de Plan de Mobilité avant son approbation,
- Expliquer et justifier certains volets de son projet de Mobilité, ces apports devant permettre aux contributeurs de mieux comprendre les objectifs poursuivis mais aussi les limites de son champ d'intervention.

La commission

Elle relève principalement la difficulté d'une mise en œuvre efficace et performante des actions du PDM en l'absence d'un PLU à l'échelle du territoire de l'Agglomération annemassienne qui aurait permis de coordonner et accélérer la mise en œuvre de ces dernières.

8. Avis final de la commission d'enquête

Ainsi, compte-tenu de tout ce qui précède et après avoir :

- Étudié l'ensemble du dossier soumis à l'enquête ;
- Entendu les responsables du projet ;
- Effectué quelques visites ciblées du territoire de Annemasse Agglomération composé de 12 communes ;
- Pris connaissance des avis des personnes publiques associées et consultées, ainsi que des remarques et recommandations de la MRAe ;
- Assuré les 6 permanences prévues dans l'arrêté de M. le Président du Pôle Métropolitain du Genevois français ;
- Analysé toutes les observations du public et ce tous supports confondus ;

- Analysé le mémoire en réponse du porteur du projet et acté sa volonté de répondre à chacune des observations du public et de la commission, de façon argumentée et détaillée, justifiant et/ou proposant d'amender et/ou compléter certaines des dispositions portées par ce projet de PDM...

La commission estime donc que ce projet :

- Identifie bien les enjeux en termes de mobilité de ce territoire transfrontalier ;
- Etablit en conséquence une stratégie Mobilité qui nous semble adaptée au mieux aux caractéristiques de ce territoire malgré son handicap structurel ;
- Permet, à travers son plan d'action, notamment par le développement d'offres alternatives durables et mieux intégrées, de réduire la forte dépendance à la voiture et la congestion routière ;
- S'efforce d'assurer de manière volontariste la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique...

... D'autre part, la commission prend bonne note des engagements du Pôle Métropolitain du Genevois Français dans son mémoire en réponse :

- D'ajuster le Plan de Mobilité compte-tenu des résultats de l'enquête publique ;
- Sur les conditions nécessaires à la mise en œuvre du plan d'actions.

Ainsi, et en conclusion :

La commission émet un avis favorable

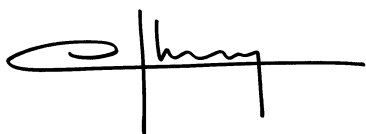
au projet de Plan de Mobilité d'Annemasse Agglomération,

assorti de la recommandation suivante :

Que le porteur du projet s'engage dans une réflexion visant à révéler l'intérêt pour son territoire d'un PLU à l'échelle de l'agglomération qui, outre le fait de lui permettre de mieux coordonner ses orientations en matière d'aménagement du territoire, surtout dans ce contexte transfrontalier, constituerait un atout majeur pour une mise en œuvre efficace et performante des actions de ce Plan de Mobilité.

Remises au Porteur du projet le 19 février 2026,

Le président, Ange SARTORI



Thomas LAROCHE



Dominique MISCIOSCIA



Copie des conclusions motivées transmise par courrier électronique ce même jour.



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

www.annemasse-agglo.fr

