DOSSIER DE PRESSE

PLAN DE MOBILITÉ 2025-2035

VERS UN TERRITOIRE CONNECTÉ, ACTIF ET DURABLE

Annemasse **Agglo**

2009-2024
LA RÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ À ANNEMASSE AGGLO

Depuis 2009, Annemasse Agglo a engagé une transformation profonde de son système de mobilité. Cette évolution, issue du «Plan de Déplacement Urbain» (2014), est le résultat d'investissements conséquents et d'une vision politique ambitieuse. Ce travail a permis de poser les bases d'une mobilité plus durable, malgré une croissance démographique soutenue.

Cette expérience et les orientations définies avec le nouveau Plan de Mobilité 2025-2035 sont désormais transmises au Pôle métropolitain du genevois français (PMGF), dont l'échelle d'intervention correspond mieux aux enjeux de mobilité de demain.

+38%
DE POPULATION
75 000 → 93 417*
HABITANTS
*Source : INSEE 2021

+33%
DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS*
*Source : Citec (2024)

LES GRANDES RÉALISATIONS 2009-2024

2015

LIGNE TANGO
12 KM DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

2017

CRÉATION DE 2 P+R (P+R)
- **CRANVES-SALES (ALTEA)** > 250 PLACES
- **ANNEMASSE (JEAN-MONNET)** > 250 PLACES

2018

VOIEVERTE DU GRAND GENÈVE
12 KM D'ITINÉRAIRE CYCLABLE

EXTENSION DU TRAMWAY LIGNE 17
4 STATIONS :
- GAILLARD (LIBÉRATION, MILLET)
- AMBILLY (CROIX D'AMBILLY)
- ANNEMASSE (PARC MONTESSUIT VILLA DU PARC)

2019

PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL NOUVELLE GARE D'ANNEMASSE

ARRIVÉE DU LEMAN EXPRESS
CONTRIBUTION FINANCIÈRE D'ANNEMASSE AGGLO

2023

DÉBUT DES TRAVAUX DE LA VIARHÔNA
20 KM D'ITINÉRAIRE CYCLABLE

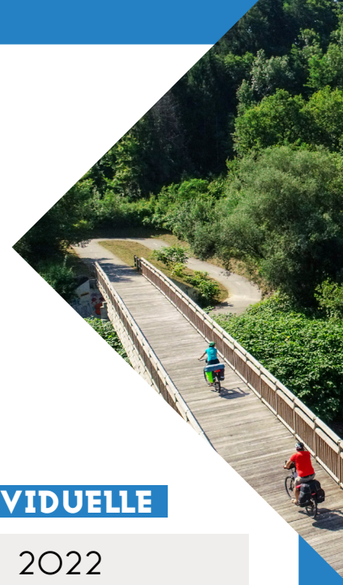
OUVERTURE P+R DE MACHILLY (P+R)
137 PLACES

DÉBUT DES TRAVAUX EXTENSION DU TRAMWAY PHASE 2
3 NOUVEAUX ARRÊTS À ANNEMASSE :
- PLACE DEFFAUGT
- BARBUSSE
- PERRIER-AUBRAC

2025

DÉBUT DES TRAVAUX BUS LIGNE 5
AMÉNAGEMENT DE VOIES DÉDIÉES (BUS - VÉLOS - PIÉTONS) ENTRE LA GARE D'ANNEMASSE ET BONNE

L'ÉVOLUTION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT



TRANSPORTS COLLECTIFS

2007	2022
13 000 DÉPLACEMENTS / J.	**40 000** DÉPLACEMENTS / J.
4,7%	**11%**

Avec le triplement de la part modale, les transports collectifs constituent la réussite majeure de ces 15 dernières années.
Cette performance s'appuie sur :
- Réseau TAC : 4,2 millions de voyageurs en 2024 (+48% par rapport à 2019)
- Extension du Tramway : 11 000 usagers par jour en 2024
- De nouvelles infrastructures dimensionnantes : BHNS Tango (2015), extension tramway (2019), Léman Express (2019)
- L'amélioration continue de l'offre : fréquences, amplitude, confort (22 lignes de transport collectifs urbains, 12 communes traversées).
- Une tarification attractive et une communication efficace

VÉLO

2007	2022
5 500 DÉPLACEMENTS / J.	**7 100** DÉPLACEMENTS / J.
1,6%	**2%**

Avec une part modale stable à 2%, le vélo trouve lentement sa place dans les pratiques, malgré des atouts certains :
- La VoieVerte du Grand Genève : 3 500 passages/jour, axe majeur, est une réussite pour les déplacements travail et loisir.
- 93 km : taille du réseau cyclable actuel
- Des services développés : vélostation, location, signalétique
- Un contexte favorable : topographie adaptée, distances courtes en cœur d'agglo

Le fort potentiel de développement justifie l'objectif ambitieux du nouveau PDM (x5 d'ici 2035).

Sources : Plan de PDU 2009 / Cerema-DDT-Citec (2022) / Citec (2024)

VOITURE INDIVIDUELLE

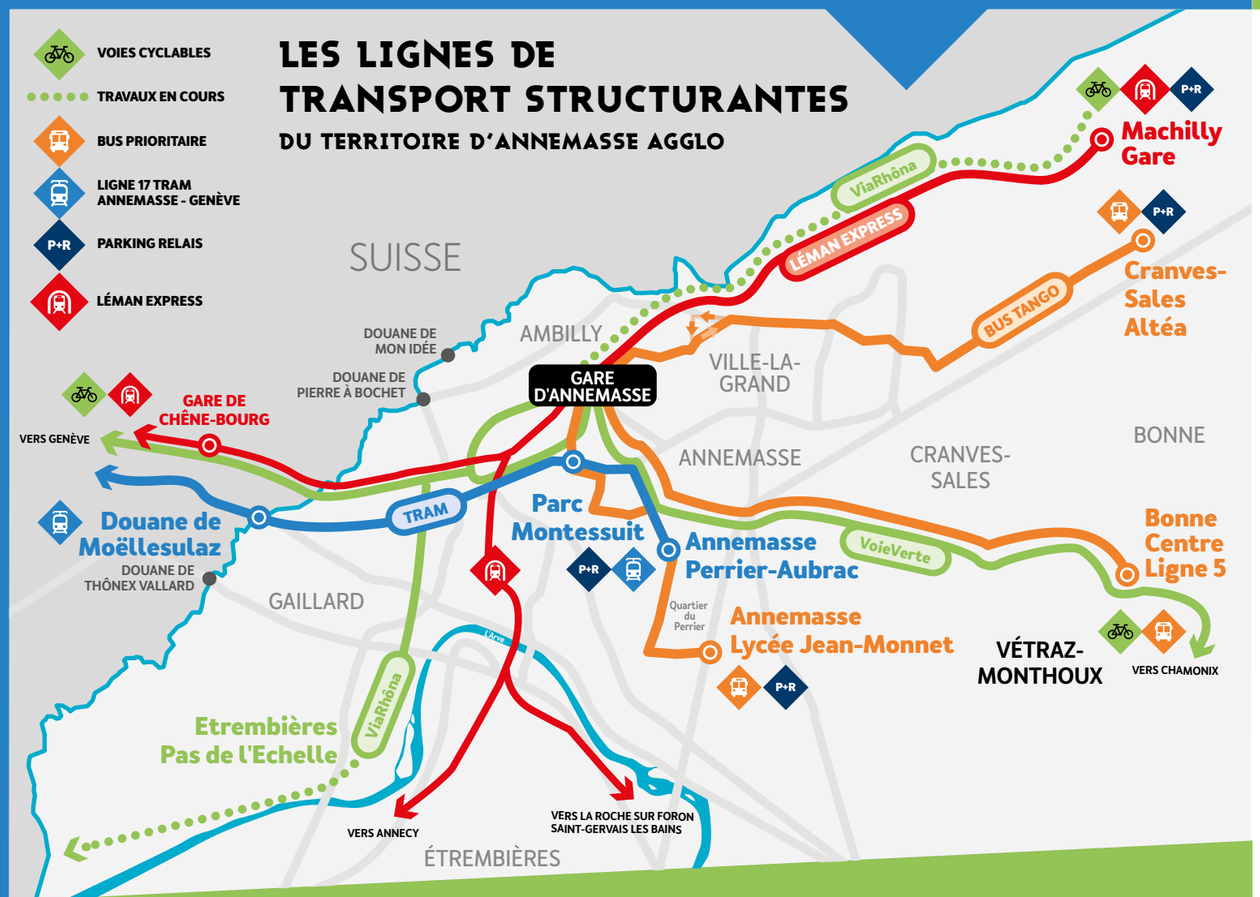
2007	2022
174 700 DÉPLACEMENTS / J.	**213 700** DÉPLACEMENTS / J.
63%	**58%**

La voiture reste largement dominante avec 58% des déplacements bien que la part modale de la voiture à diminuée de 5%.
Paradoxalement, le nombre absolu de déplacements en voiture a augmenté (+39 000 déplacements/jour depuis 2007). En cause, la croissance démographique plus importante que prévue.
Les freins identifiés :
- L'étalement urbain qui maintient la dépendance automobile
- Des alternatives encore insuffisantes dans les zones périurbaines
- Des habitudes de déplacement profondément ancrées
- Un maillage du territoire encore incomplet pour les modes alternatifs

MARCHE À PIED

2009	2022
74 500 DÉPLACEMENTS / J.	**99 600** DÉPLACEMENTS / J.
28%	**27%**

Avec +25 100 déplacements quotidiens, la marche confirme son rôle essentiel dans la chaîne de déplacements.
Cette progression s'explique par :
- L'amélioration des espaces publics et de la sécurité piétonne
- Le développement de zones 30 et de zones de rencontre
- La densification urbaine qui favorise les déplacements de proximité
- Une prise de conscience des bénéfices santé de la marche



IMPACT SUR LA QUALITÉ DE VIE - 2009-2024

-56%
D'ÉMISSIONS DE NOX*
*Émissions d'oxydes d'azote émises par la combustion des carburants fossiles

-87%
DE JOURS DE POLLUTION
(DE 61 À 8 JOURS/AN)

CE BILAN MET EN ÉVIDENCE PLUSIEURS ENSEIGNEMENTS MAJEURS :

LES INVESTISSEMENTS EFFICIENTS
› chaque euro investi dans les alternatives à la voiture produit des résultats mesurables

L'APPROCHE SYSTÉMIQUE EST ESSENTIELLE
› infrastructure + services + communication = succès

L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE EST CLÉ
› accompagner plutôt que contraindre

LES POTENTIELS SONT DIFFÉRENCIÉS
› adapter les solutions selon les territoires

LE NOUVEAU PLAN DE MOBILITE 2025-2035

Pendant de nombreuses années, l'approche de la mobilité s'est principalement concentrée sur l'utilisation de la voiture individuelle, particulièrement pour les déplacements domicile-travail. Le précédent Plan de Déplacement Urbain (2014-2024) visait à réduire l'usage de la voiture en favorisant les transports en commun et en développant les infrastructures cyclables.

Le projet porté par le Plan de Mobilité pour l'horizon 2035 entend **répondre aux grands défis de la mobilité de demain.** À travers le projet de Plan de Mobilité, il s'agit d'organiser une mobilité qui allie la qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire, avec le développement du territoire d'ici à 2035, y compris le développement économique.

LE CHOIX DU SCÉNARIO "TRAJECTOIRE CLIMAT"

En s'inscrivant dans une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique et en prenant en compte les engagements transfrontaliers (Charte Grand Genève en Transition), le Plan De Mobilité 2025-2035 doit participer à la dynamique de transition environnementale et énergétique, en fixant conjointement des ambitions générales pour répondre aux grands enjeux de mobilité, à l'échelle du territoire de l'Agglo et du Grand Genève :

- **préserver l'environnement** en favorisant les modes de déplacements les moins polluants ;
- proposer une **mobilité pour tous à un coût supportable** et acceptable à la fois pour les usagers et les collectivités ;
- **créer un cadre de vie de qualité** pour les habitants et les usagers ;
- **contribuer au dynamisme économique** et au rayonnement d'Annemasse Agglo.

UNE ÉLABORATION PARTICIPATIVE EXEMPLAIRE

Le Plan de Mobilité 2025-2035 s'est construit avec et pour les habitants du territoire. Cette démarche participative approfondie a permis de concevoir un plan en adéquation avec les réalités vécues et les aspirations des citoyens.

Concertation grand public

- **3 réunions publiques** dans différentes communes pour toucher tous les territoires
- **1 enquête citoyenne** en ligne : 1 847 réponses analysées
- **1 atelier citoyen** co-organisé avec le le conseil de développement citoyen (Codev) : 50 participants, 120 propositions

Mobilisation institutionnelle

- Comité des Partenaires consulté en mai 2025
- Élus communaux et communautaires mobilisés tout au long de la démarche
- Participation du conseil de développement citoyen (Codev)

LA TRAJECTOIRE CLIMAT POUR 2035

2025 → **2035**
93 417 HABITANTS → 113 000 HABITANTS

TRANSPORTS COLLECTIFS
11% → 16%
13 000 → 40 000
DÉPLACEMENTS / J.

VOITURE INDIVIDUELLE
58% → 42%
213 700 → 171 000
DÉPLACEMENTS / J.

VÉLO
2% → 9,9%
7 100 → 40 200
DÉPLACEMENTS / J.

Source : Citec pour Annemasse Agglo (2024)

LES 4 ENJEUX STRATÉGIQUES DU PDM

ENJEU 1

RÉDUIRE ET OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS

Le poids de la mobilité et particulièrement de l'usage individuel de la voiture, sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), qui influent sur le changement climatique, est élevé.

OBJECTIFS

Rendre les infrastructures destinées aux modes alternatifs à la voiture faciles d'accès, rapides et sûres. Pour cela, il faudra :

- Placer la mobilité durable au cœur de l'aménagement du territoire
- Réduire les besoins de déplacements et améliorer l'usage de la voiture
- Sécuriser et faciliter les déplacements à vélo
- Économiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts environnementaux
- Réduire l'auto-solisme (usage individuel de la voiture)

ENJEU 2

PROVOQUER DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS

Le changement de comportement est un des leviers majeurs pour acter le report modal et faire évoluer les pratiques vers une décarbonation de la mobilité.

OBJECTIFS

Accompagner les habitants vers des pratiques plus durables par l'incitation et la pédagogie. Dans cette optique, le deuxième enjeu vise à :

- Coordonner les outils de mobilité et faciliter leur accès pour les usagers
- Expérimenter de nouvelles solutions innovantes
- Faire de la mobilité active (marche et vélo) les fondements de la chaîne de déplacements
- Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques à travers des actions de sensibilisation et d'accompagnement

ENJEU 3

HIÉRARCHISER ET ADAPTER LES MODES AU TERRITOIRE

La diversité territoriale d'Annemasse Agglo, avec 12 communes entre cœur urbain et couronne périurbaine et rurale, induit des problématiques et enjeux de déplacement différents.

OBJECTIFS

Proposer des solutions différenciées selon les contextes géographiques, afin de répondre efficacement aux besoins des usagers dans une logique de complémentarité. Cet enjeu se décline en quatre objectifs :

- Structurer le réseau de transport public en fonction des besoins de l'armature urbaine
- Faciliter et renforcer l'intermodalité entre les différents moyens de transport
- Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie selon les usages prioritaires
- Intégrer la logistique urbaine en fonction des caractéristiques des différents espaces

ENJEU 4

PROPOSER UNE MOBILITÉ POUR TOUS

La mobilité reste un facteur nécessaire à l'insertion sociale. C'est aussi une condition pour le développement de certaines activités économiques et des échanges matériels. Le dernier enjeu vise également à assurer les interconnexions entre les communes de l'Agglo et vers les territoires extérieurs. Il s'agit d'informer les usagers sur les temps de parcours, les coûts et le bilan carbone associés à leurs choix de mobilité, afin de les sensibiliser aux impacts de leurs déplacements.

OBJECTIFS

Garantir l'accès à la mobilité comme facteur d'insertion sociale et économique :

- Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers l'extérieur
- Améliorer la performance et l'attractivité du réseau des transports publics
- Accélérer la transition énergétique dans le domaine des transports
- Prendre en compte la diversité des besoins et des situations collectives et individuelles

CES 4 ENJEUX structurent une stratégie globale qui vise à transformer en profondeur les pratiques de mobilité, en conjuguant infrastructures, services, accompagnement et équité sociale.

73 ACTIONS CONCRÈTES POUR TRANSFORMER LA MOBILITÉ

TRANSPORTS COLLECTIFS
→ 16 ACTIONS

Actions prioritaires
- Restructuration du réseau TAC : optimisation des lignes pour +25% de fréquentation
- Extension tramway phase 2 : 1,2 km et 3 nouvelles stations dès 2026
- Développement de la billettique unique multimodale sur le territoire du Grand Genève
- Renforcement des lignes transfrontalières : cadences 10 min en heures de pointe
- Un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) à l'étude

MODES ACTIFS
→ 10 ACTIONS

Le plan vélo ambitieux
- Schéma directeur cyclable : 169 km d'itinéraires sécurisés d'ici 2030
- Réseau express vélo (REV) : 4 axes structurants de 40 km
- Stationnement vélo : augmentation du nombre de places sécurisées
- Plan piéton : 100% des écoles en zones apaisées

TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ
→ 11 ACTIONS

Accompagner la transition
- Plans de circulation : réduction du transit dans les centres-villes
- Bornes de recharge électrique : 500 points de charge publics
- Voies réservées covoiturage : sur les axes autoroutiers

LOGISTIQUE URBAINE
→ 16 ACTIONS

Optimiser les livraisons
- Espaces logistiques urbains : étude pour des hubs de proximité
- Livraisons décarbonées : vélos-cargos et véhicules électriques
- Réglementation harmonisée : horaires et gabarits

LA CONCRÉTISATION DU TRANSFERT AU PÔLE METROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANÇAIS

Le 1er juillet 2025, le transfert de compétence mobilité au Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF) prend forme avec une nouvelle Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui réunit dans un premier temps Annemasse Agglo et la Communauté de communes du Genevois.

Cette étape concrète marque le début d'une transformation profonde de la gouvernance des mobilités à l'échelle du territoire transfrontalier.
Avec 145 000 habitants concernés (sur les 443 800 du Genevois français), cette nouvelle AOM devient la **2ème AOM des deux Savoie** et la **6ème AOM régionale.**

LES BÉNÉFICES IMMÉDIATS

- **Plus de moyens :** capacité d'investissement renforcée au-delà du seuil des 100 000 habitants
- **Plus de cohérence :** un seul interlocuteur face aux partenaires suisses et français
- **Plus d'efficacité :** mutualisation des expertises et des ressources
- **Plus de services :** harmonisation et développement de l'offre

LA VISION À TERME

- **Poids renforcé** dans les négociations transfrontalières
- **Attractivité accrue** pour les opérateurs et financements

Annemasse **Agglo**

www.annemasse-agglo.fr

Création graphique : www.chapka-design.com